I G A
AVALĂ
EGALĂ
OMÂNĂ

...A MORALĂ ŞI JURIDICĂ

...ziua mântuirii noastre
...pe drumul Dunării spre
...vea largă..."
(M KOGĂLNICEANU)

UN AVIATOR GERMAN SALVÂND RIVALUL DUPĂ CE I-A DOBORÂT APARATUL

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul IX No. 9 *Septembrie 1940*

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE REGALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte naulice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 9 | Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE REGALE ROMÂNE Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08. | Septemvrie 1940

CUPRINSUL:

L. N. R. R: M. S. Regele Mihai I . . . . . pag. 257
Amiral Eustaţiu : 15 August 1940 . . . . . „ 258
L. N. R. R. : Ziua Marinei . . . . . „ 258
N. Daşcovici: Regulile războiului terestru şi aerian „ 264
C=dor N. Steriopol : Dunărea şi Marea Neagră ca făuritoare şi întregitoare de neam . . . „ 267
D. Gherasim : Ce este libertatea mărilor . . . . „ 269
C=dor Aug. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 273
L. N. R. R. Ziua Marinei (continuare) . . . . . „ 275
Cronicar : Războiul marin . . . . . „ 280
Mircea Ionescu : „Stella Maris“ . . . . . „ 281
Spring : Legaţi prin jurământ . . . . . „ 283
Marin I. Predescu : Marea . . . . . „ 283
Dinu Soare : Pornim în larg . . . . . „ 284
Gallio Tudor : Rugăciunea Marinarilor . . . . . „ 284
Samsonie: Recenzii . . . . . „ 285
Ştiri din Ţară . . . . . „ 287
Ştiri din Străinătate . . . . . „ 294

Supliment :
1. Portretul M. S. Regelui Mihai I
2. Marea Noastră pentru Tineret, Nr. 15

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000 | **Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400**
Pentru străinătate preţul dubiu

Membrii Ligii Navale Regale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studentii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“ care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

Majestatea Sa Regele Mihai I

Copilul-Rege de acum 13 ani este din nou Regele României!

De atunci şi până astăzi întreaga suflare românească a urmărit cu toată dragostea înflorirea Regescului Vlăstar.

L'a văzut Ţara elev, pildă vie tuturor elevilor prin hărnicia la învăţătură şi îndemânarea la lucru manual în şcoala pe care a făcut-o cot la cot cu camarazii Lui, unii de origină modestă, şcoală model, cu profesori şi educatori de seamă.

L'a văzut Ţara în timpul vacanţelor vizitând localităţile istorice, cari povestesc sbuciumatul nostru trecut, înfăţişează frumuseţea şi bogăţia solului şi desvăluie înaltele însuşiri ale poporului nostru.

L'a văzut Ţara încheind cursurile şcolare cu diploma de bacalaureat, care în alte părţi este numită diploma de „MATURITATE" sau diploma de „CAPACITATE".

L'a văzut Ţara activând din 1932 în Cercetăşie, apoi în Străjerie, desăvârşindu-Şi educaţia integrală spre a deveni un cercetaş şi străjer, - deci cetăţean, - de frunte.

L'a urmărit cu înfrigurare Ţara în zilele de 4-6 Ianuarie 1938, când M. Sa a primit **botezul Mării,** *nu în cântece de mandolină, în sunete de fanfare, în străluciri de uniforme sclipitoare, în închinări cu şampanie spumegoasă, în urale eşite din piepturi omeneşti, - ci în urletele vijeliei, în ţipetele viforului, în orbirea viscolului, în ameţeala vârtejului; nu pe mare liniştită, cu sclipiri de stele oglindite deolungul unui pod de argint, aruncat de o lună plină, răscolitoare de doruri de vis şi viaţă, - ci pe căldarea în clocote ce se cheamă Marea Neagră, fără stele, fără lună, în sbucium şi scrâşnire de iad, în întunerec de beznă şi frământare fără de răgaz.*

Mărţişorul dela botezul Mării primit de M. Sa.

S'a rugat atunci Ţara, şi Dumnezeu s'a îndurat să pună numai la încercare pe tânărul Vlăstar Regal, ca Să-I dea prilejul a vedea atât ce e Marea, precum şi cât de căliţi sunt marinarii noştri.

L'a văzut atunci Ţara, prin marinarii ei, liniştit ca un vechi lup de mare, plin de încredere în marinarii Săi, de care nu se îndura să se despartă.

L'a văzut Ţara ofiţer, sublocotenent în regimentul de vânători de munte, apoi aspirant în Marina Regală, în care trecuse examenul.

L'a văzut în fine Ţara în toate împrejurările inimos, cu un rar spirit de observaţie, sever mai ales cu El însuşi, cu milă faţă de cei neputincioşi şi obijduiţi, bun prieten şi camarad.

Aspiranul de eri este astăzi Amiralul în mâinele căruia stă soarta flotelor româneşti, echipaje fiind întreaga naţiune.

Alături de Ţara întreagă, marinarii oţeliţi prin sbuciumata lor viaţă, ca şi toţi cei strânşi în jurul flamurei Ligii Navale, al cărei Preşedinte ar dori să-L aibă pe Majestatea Sa, privesc cu încredere viitorul şi făgăduesc a da neprecupeţitul lor sprijin celor ce-L înconjoară, pentru a izbuti să întroneze liniştea în Ţară, ca prin muncă şi iubire, o Românie nouă şi puternică să se înalţe, mândră şi gata a-şi apara sfintele ei drepturi.

SA TRAIASCĂ

MAJESTATEA SA REGELE MIHAI I

AL TUTUROR ROMÂNILOR !

ZIUA MARINEI

15 August 1940

Zi de doliu pentru marină și marinari — România ciuntită pe nedrept, pierde din apele sale, din plămânii prin care răsufla liber și complet spre marea largă, ce o leagă cu restul lumii.

Liga Navală, care ține așa de strânsă legătură cu marina, a pierdut la timp, pe acela care era sufletul ei, pe Amiralul Coandă, pe fratele meu Iancu, ca să nu mai vadă pata neagră care cernește harta țării noastre.

In locul serbărilor — patronul marinei — ce se făceau cu atâta fast în toate porturile de Mare și de Dunăre, depe întinsul apelor noastre, să punem pavilionul în bernă, ca să fie la fel cu sufletul marinarilor tineri și bătrâni, care înțeleg mai bine decât toți pierderea suferită.

Asta, se întâmplă tocmai astăzi, când ar trebui să fie zi de bucurie și de mulțumire deplină, că în sfârșit marina își are un cap conducător dintre marinari. S'a împlinit astfel dorința bătrânilor marinari, s'a înfăptuit când e ceasul de multă chibzuință marinărească.

Războiul de acum, dă noi îndrumări, poate chiar schimbări însemnate în structura programelor compunerei flotelor de război — atac și apărare.

Se repetă întrucâtva lupta din trecut, dintre tun și cuirasă, prin aceia dintre avion și bastimente de linie. Cum a fost totdeauna, va fi și de astă dată — oricărei arme noi ucigătoare i se găsește leacul. Omul este născocitorul, tot el este și mânuitorul, el rămâne atotputernicul, el va găsi instrumentul, unealta, remediul care să anihileze cu totul armele ucigătoare, războiul în intregul său, distrugător de vieți omenești, de bunuri, de progres și civilizației.

Ar fi să înjosim omenirea, dacă am crede că odată și odată, înfăptuirea păcii lumii prin dreptate rămâne o himeră.

Amiral EUSTATZIU
Sinaia

*

După cum s'a arătat în numărul trecut, anul acesta marinarii și-au serbat patronul într'un cadru sobru de reculegere. La intervenția noastră, toate autoritățile au dispus prin circulări ca manifestarea să aibă un răsunet și mai profund, — tocmai prin sobrietatea ei. Astfel:

Din ordinul Inaltei Patriarhii, în toate bisericile din țară s'au pomenit eroii marinari căzuți la datorie în timp de pace și război.

Ministerul de Interne, Ministerul Apărărei Național, Rezidențele Regale, Ministerul Aerului și Marinei, Ministerul Educației, Prefecturile, au dispus ca în centrele mari un Te-Deum să se oficieze la una din bisericile din localitate, în prezența delegaților autorităților.

Cele două mari instituții de educație a tineretului, — *Straja Țării și Pregătirea Premilitară*, — au fost prezente atât la serviciile divine, cât și la concursurile nautice, acolo unde au avut loc.

Fundațiile Regale „Principele Carol" și Căminurile Culturale au dat de asemenea tot concursul, ca în toți anii.

Presa de asemenea a ținut să reamintească prin articole speciale, rolul marinei noastre și devotamentul marinarilor:

„*Universul*" a reprodus un tablou al pictorului *I. Mândru* și următoarea rugăciune a poetului *Mircea Dem. Rădulescu:*

RUGĂCIUNE

Fecioară Marie, Fecioară Marie,
Spre Tine se'ndreaptă privirile noastre,
Spre Tine, Stăpână a Mării albastre,
Fecioară Marie!...

Spre Tine, spre Tine, liman de lumină,
Tu candelă-aprinsă sub bolta de astre,
Far fără prihană de veghe creștină
A vremilor noastre...

Tu poți să sfărami orice ură dușmană
Și Țara s'o aperi de chin și povară,
A Domnului Maică, Prea Sfântă icoană,
De-apururi Fecioară!...

Sub scutul Tău falnic ni-e astăzi căminul,
Fecioară Marie, Fecioară Marie,
Tu care știi jertfa, credința și chinul
Ca Domnul să 'nvie!...

Sub scutul Tău falnic primit-au credința
Voivozii, Ostașii, Martirii, Haiducii,
Iar Ștefan cel Mare clădi biruința
Sub pavăza Crucii...

Abate potopul de hoarde barbare,
Ca 'n vremuri de cumpeni rugămu-ne Ție,
Păzește pe cei ce păzesc la hotare,
Fecioară Marie!

Obolul Tău pururi ne fie aproape,
Ne apără fiii ce și-ti-vor să moară
Pe munți, pe câmpii, în văzduh și pe ape,
Prea Sfântă Fecioară!

MIRCEA DEM. RĂDULESCU

și un articol al secretarului nostru general; „*România*" au închinat o pagină întreagă; „*Timpul*", „*Curentul*", „*Ordinea*", „*Neamul Românesc*", „*Seara*", „*Tribuna*" din Cluj, „*Ziarul Științelor și al Călătoriilor*", de asemenea au rezervat coloane întregi. Liga Navală recunoscătoare le aduce cele mai vii mulțumiri.

BUCUREȘTI.

Pe lângă pomenirea în toate bisericile, Liga Navală, a organizat un serviciu special la biserica „Sf. Spiridon" la care a luat parte comitetul, membrii și membrele Ligii, aflători în Capitală și cei cari s'au simțit legați sufletește de marina și marinarii noștri.

Serviciul divin a fost oficiat de S. S. părintele *Grigore Antal*, care a rostit următoarea cuvântare:

Iubiţi credincioşi,

Nici un popor din lume nu a avut un trecut atât de sbuciumat ca poporul românesc. Dela trezirea lui ca popor şi până astăzi, poporul nostru a fost într'o continuă luptă pe viaţă şi pe moarte pentru păstrarea limbii şi credinţei, pentru păstrarea lui ca naţiune. Voinţa Celui de sus a fost, ca să fim aşezaţi în calea tuturor popoarelor, cari au râvnit la pământul Europei centrale şi apusene. Deşi popor relativ mic şi slab organizat, am fost un stăvilar puternic în drumul de cuceriri al atâtor popoare barbare venite din pustiurile Asiei. A fost o vreme, când istoria scrisă nici nu mai pomeneşte de existenţa noastră, totuşi, prin bunătatea lui Dumnezeu, am rezistat cutropitorilor, neclătinaţi de pe meleagurile aşezării noastre. Şi oare cărei însuşiri deosebite se datoreşte rezistenţa noastră? De bunăseamă, că din atâtea situaţii grele ne-a salvat nu numai *puterea de rezistenţă fizică, ci mai ales tăria sufletească, întemeiată pe stânca de granit, care este credinţa în Dumnezeu şi în rostul neamului nostru pe acest pământ din veci al nostru.*

Poporul nostru, creştin dela obârşie, a crezut şi credinţa i-a dat răbdare şi tărie, iar răbdarea până la urmă l-a mântuit. E plină istoria neamului nostru de nume, cari pot sta alături de sfinţii mucenici şi de eroi ca Mircea cel Bătrân, Ştefan cel Mare, atletul lui Hristos, Mihai Viteazul, Constantin Brâncoveanul, Horia, Cloşca şi Crişan şi atâţia alţii — ce şi-au jertfit viaţa pentru credinţă şi neam. Orice bun român trebue să aducă slavă lui Dumnezeu şi pioasă recunoştinţă tuturor acelora, ce şi-au dat sângele pentru salvarea şi propăşirea scumpei noastre patrii. In cele trecute vremuri, după o bătălie câştigată, se ridica o biserică sau mânăstire; astăzi pe lângă locaşuri de închinare, se ridică monumente simbolice sau se sărbătoresc într'un cadru solemn, eroii neamului. O astfel de slăvire aducem noi astăzi aici. Impiedecaţi de vremurile grele, prin cari trecem, să se serbeze „Ziua Marinarilor" cu fastul din anii trecuţi — Liga Navală Română — şi-a ţinut de a sa datorie, ca într'un cadru — mult mai restrâns — dar solemn să aducă aceeaşi pioasă pomenire şi profundă recunoştinţă eroilor marinari, cari, prin curajul, devotamentul şi iubirea lor de ţară, şi-au jertfit viaţa pentru apărarea şi mărirea ei. De aceea astăzi 15 August pe lângă prăznuirea adormirii Maicii Domnului, Sântă Maria Mare, toată suflarea românească serbează şi Ziua Marinei. Dece şi-au ales marinarii această zi?

Pentrucă Maica Domnului, ca femee şi mamă, înţelege mai bine îngrijorarea şi durerea mamelor, care îşi aşteaptă cu înfrigurare copiii plecaţi pe întinsul nesfârşit al apelor şi pentrucă în atâtea căminuri mame de copii şi soţiile celor plecaţi se roagă la icoana Maicii Domnului pentru soarta celor plecaţi să înfrunte furtuna mărilor şi pentrucă însuşi marinarul în luptă aprigă cu valurile îşi îndreaptă gândul şi inima tot către o femee, fie mamă, fie soţie.

In această zi se invoacă spiritul ocrotitor al Sfintei Fecioare Maria pentru a avea în paza sa pe marinarii în primejdie şi se slăvesc eroii apelor, cari prin curaj şi jertfă au murit pentru apărarea Ţării şi întregirea neamului.

Astăzi dar, mai mult ca totdeauna, să aducem prinosul recunoştinţei noastre marinarilor noştri căzuţi la datorie. Nimic mai frumos decât a te jertfi pentru

Membrii L. N. R. R. la Te-Deumul dela biserica Sf. Spiridon

binele ţării tale. Napoleon a spus: „dragostea de patrie este cea dintâi virtute a omului civilizat". Şi „ce este oare patria, dacă nu pământul plămădit cu sângele şi întărit cu oasele înaintaşilor noştri. „Pentruca să fie o patrie trebue să fie mai întâi religia strămoşilor, sfânta cuminecătură a sufletelor, calda adoraţie a acelora cari au fost şi nu mai sunt, decât ţărână şi oase" a spus marele Delavrancea. Căci într'adevăr poate nici o ţară din lume nu este plămădită din atâta sânge şi atâtea oase omeneşti, ca Patria noastră românească. De aceea se şi cuvine să o iubim din tot sufletul nostru şi cu toată căldura inimii noastre şi la caz de primejdie să nu pregetăm a ne vărsa sângele nostru, pentru apărarea graniţelor ei. Astăzi mai mult ca oricând fiind în joc însăşi fiinţa neamului, trebue să ne strângem rândurile ca sub flamurile tricolorului naţional să putem înfrunta orice loviri.

Fraţi creştini, în această sfântă şi mare zi să înălţăm rugile noastre fierbinţi Prea Curatei Fecioare Maria, ocrotitoarea marinarilor şi Domnului nostru Iisus Hristos să odihnească în pace pe eroi, iar nouă tuturora să ne dea putere de rezistenţă şi înţelepciune să învingem, ca şi în trecut, toate greutăţile şi toate duşmăniile. Amin.

CONSTANŢA

Anul acesta, această manifestare marinărească s'a desfăşurat în cadrul acela care corespunde mai bine clipelor ce Ţara este în curs de a le străbate.

In locul bubuitului tunurilor de odinioară astăzi s'au auzit în zorii zilei numai clopotele bisericilor care anunţau portului şi oraşului că este „Ziua Marinei".

Dimineaţa.

La ora 10, Domnul Contr'Amiral Adj. N. Păiş — Ministrul Aerului şi Marinei — însoţit de D-l Comandor Măcellaru, Secretarul General al M. A. M. şi D-l Vice Amiral Bărbuneanu Petre sosiţi în ajun se apropie de cheiul dela dana 6. Domniile lor trec în revistă compania de onoare formată din marinarii concentraţi ai mai multor contingente. Imediat după aceasta Domnul Ministru — împreună cu persoanele ce-l însoţesc — se sue pe puntea lui „Mircea" unde erau deja sosiţi D-nii: C'Amiral Constantinescu Alexandru, Comandantul Diviziei de Mare; Comandantul Forţei Maritime, Comandantul Şcoalelor Marinei, Comandanţii navelor Marinei Regale şi ai Marinei Comerciale, şefii de autorităţi civile depinzând de M. A. M. (Direcţia Porturilor Maritime, Inspectoratul S. M. R., Căpităniа de port).

Un colţ al expoziţiei Ligii Navale organizată de filiala din Cluj.

Atât nava „Mircea“ cât şi toate celelalte — militare şi comerciale — aranjate într'un anumit dispozitiv îşi revăzuseră în mod special toaleta pentru această zi aşteptând cu echipajele la front la „posturile de salut“.

Solemnitatea se deschide prin intonarea rugăciunei de către Muzica Marinei. Un sobor — redus — de preoţi, de astă dată preoţii concentraţi ai Marinei, încep sfânta slujbă religioasă pentru pomenirea eroilor marinari morţi pentru apărarea ţării.

La un semn făcut de un bătrân preot, întreaga asistenţă îşi îndreaptă privirile către centrul bazinului cel mare al portului, unde dintr'o şalupă, alunecă peste bord o frumoasă ancoră de flori cu culorile naţionale. Este minutul de reculegere în memoria eroilor marinari: echipajele navelor, comandanţii navelor, toată asistenţa în frunte cu Ministrul Aerului şi Mariñei, descoperiţi, privesc prelung spre locul unde ancora de flori coboară încet, încet spre fundul mării; muzica intonează ruga iar din ochii unora picură câte o lacrimă discretă, pentru un prieten sau camarad pierdut de mult în valurile mării sau ale Dunării. Momentul este profund emoţionant. Odată serviciul religios terminat, D-l C'Amiral Comandant al Diviziei de Mare se adresează celor prezenţi rostind următoarele cuvinte:

CUVANTAREA D-LUI AMIRAL CONSTANTINESCU

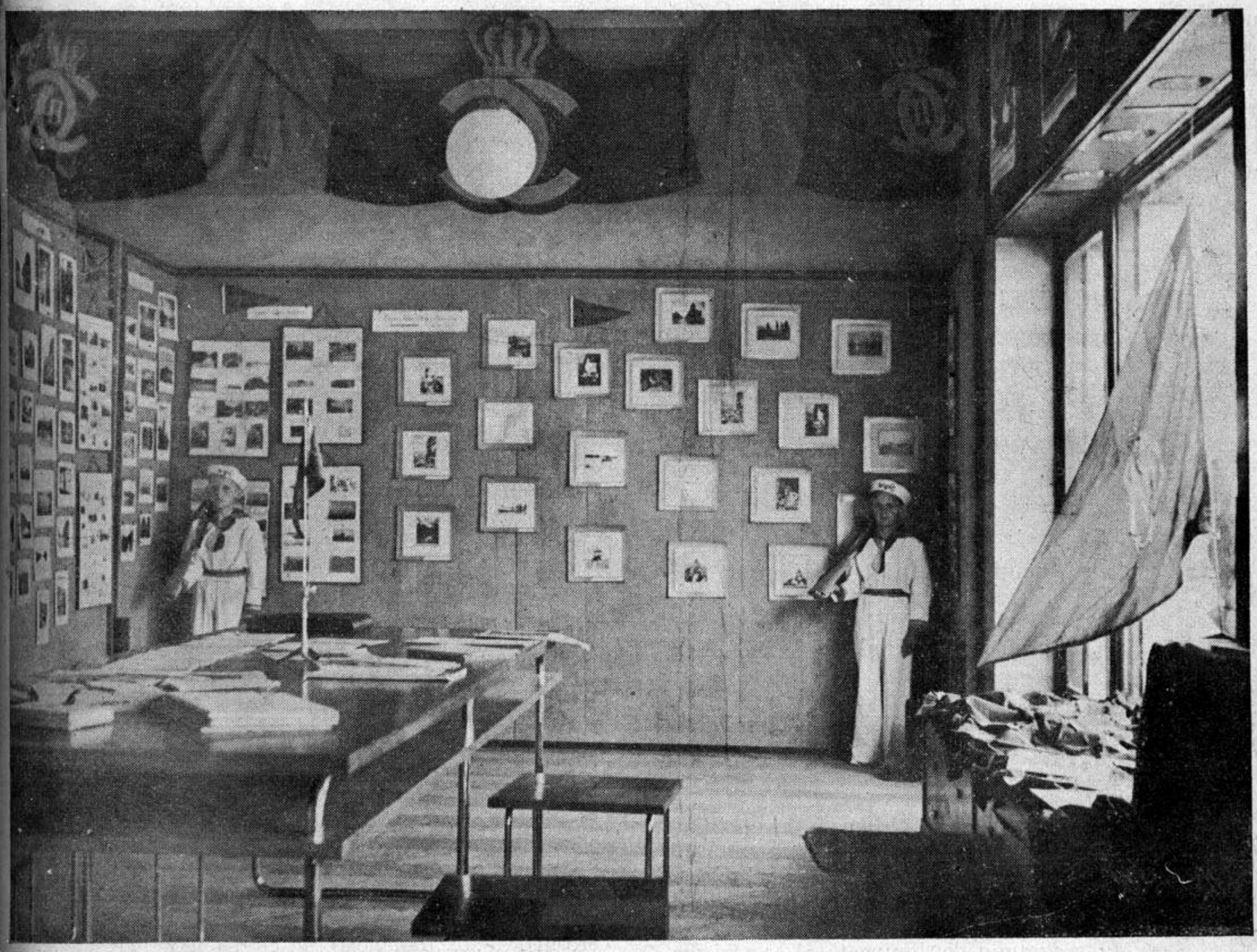
Imprejurări vitrege datorite în bună parte şi somnului învingătorilor de ieri, care timp de 20 de ani au dormit pe laurii victoriilor trecute, au făcut ca în anul acesta să serbăm ziua Marinei într'un cadru restrâns, când ne bucurăm că vă avem printre noi pe D-voastră primul marinar Ministru al Marinei.

Serbăm ziua Marinei într'o atmosferă deosebită de aşteptare, de reculegere şi de meditaţie.

Sântem în aşteptarea evenimentelor care în primul rând pot interesa Marina şi sora ei mai tânără, aviaţia, cu arma la picior sau, poate, pe ici pe colo, cu ea la ochi.

In aşteptare, trebue să ne reculegem, proslăvind amintirea celor 17 ofiţeri, 13 maeştri şi subofiţeri şi 320 marinari care în războiul trecut şi-au dat cu avânt viaţa pentru realizarea idealului atâtor generaţii de români, luptând pe ape, în văzduh şi pe uscat, precum şi acelor cari, de atunci, şi-au dat viaţa, purtând cu fală culorile româneşti pe întinsul apelor sau în văzduhul pământului şi apelor româneşti. Exemplul jertfei lor fie-ne un continuu îndemn spre împlinirea datoriei până la sacrificiul suprem.

Mai e această serbare, prilej de reculegere şi de meditaţie spre a face bilanţul eforturilor şi pregătirilor în vederea desvoltărei tot mai complecte şi armonioase spre un potenţial cât mai înalt a acestui factor de forţă militară şi economică care e Marina. Şi trebue să recunoaştem că, cu toate împrejurările defavorabile, desvoltarea Marinei de războiu ca şi acelei de comerţ a mers cu ritm mulţumitor. Ceea ce s'a făcut şi ceea ce e în curs de realizare pentru viitorul apro-



Alt colţ al minunatei expoziţii organizată de filiala Cluj.

piat ne îndreptăţesc să privim viitorul cu încredere, cu atât mai mult cu cât la conducerea lor avem un cunoscător al multiplelor nevoi şi probleme ale acestor instituţii vitale pentru un Stat în plină desvoltare. Şi dacă din cauza împrejurărilor create de războiul altora, Marina de comerţ a fost împiedecată, să-şi îndeplinească în întregime misiunea de purtătoare a bogăţiilor ţării, în schimb ea a făcut şi face servicii de cea mai mare importanţă, vitale chiar, pentru pregătirea de război şi pentru economia naţională, iar Marina de război cu toate lipsurile şi nevoile rămase din vremea vitregiei conducătorilor de pe vremuri, a dovedit când i s'a cerut şi e gata să dovedească oricând şi mai mult, că e un factor de luat în considerare atunci când lipsurile materiale sunt înlocuite prin bogăţie sufletească şi calităţi ostăşeşti şi de pricepere marinărească.

Pentru aceasta sânt necesare în primul rând calităţile de curaj şi spirit de jertfă atât de frumos sintetizate de noi toţi în expresia „spiritul Mircea", bine înţeles un spirit Mircea modernizat, lipsit poate, de poezia vechiului Mircea, în schimb modernizat de proza technicismului care permite infruntarea cu mai mult succes a furtunilor. Un Mircea şi mai puţin intimidat de vânturile contrarii şi ca şi cel vechiu, trecând cu bine prin furtuni, chiar dacă i se mai rupe un arboret sau i se sparge vre-o barcă.

Marinarul bun, acela care se cunoaşte pe timp rău, ştie că, după ce va fi învins furtuna, va fi în stare să-şi repare şi arboretul şi barca, dacă e vrednic şi priceput. Marinarul îndemânatic va învinge furtuna, nepierzând nici un moment din vedere drumul trasat către limanul la care trebue să ajungă nu fugind, ci, cel mult, ţinând câte odată la capă. Cu curaj şi cu spirit de jertfă vom trece şi furtuna ce sgudue corabia românească.

CUVÂNTAREA D-LUI MINISTRU C-AMIRAL ADJ. N. PAIŞ

„Ziua patronului marinei noastre ne-a găsit astăzi la răscrucea unor evenimente ce au împiedecat să dăm tradiţionalei noastre serbări proporţiile celor din trecut. Ne întâlnim aici din nou şi în acest an pentru a ne proslăvi morţii ce şi-au dat tributul lor de viaţă pe întinsul apelor în timp de războiu pentru apărarea patriei şi în timp de pace pentru prestigiul patriei şi al culorilor româneşti.

Ţara trece astăzi prin momente grele şi e asemenea unui vapor pe timpul furtunei. Noi toţi cari am înfruntat vitregia mărilor, am înfruntat-o fiindcă ne-am făcut datoria şi am executat fără şovăire ordinele comandanţilor.

Trăiască în veci România!

După terminarea cuvântărilor, d. comandor Macelariu, secretarul general al ministerului Aerului şi Marinei, a dat citire Inaltului Decret Regal prin care s'a conferit medalia „Virtutea Maritimă" persoa-

nelor militare şi civile cari au adus servicii marinei. Imediat după aceasta, d. ministru contra-amiral adj. Păiş a predat fiecărui decorat brevetul şi medalia.

La bordul navei-şcoală „Mircea" s'a servit apoi oaspeţilor o gustare, după care a urmat concursurile nautice şi canotaj, disputate între membrii echipajelor navelor de război aflate în port.

Serbarea s'a încheiat după ce s'au predat concurenţilor premiile oferite de „Liga Navală", ministerul Aerului şi al Marinei şi alte instituţii.

CONCURSURILE NAUTICE

Regate:

Barca Mare (8+1) Premiul I, N.M.S. Mărăşeşti
Baleniera (5+1) Premiul I, N.M.S. Mărăşeşti
Baleniera (5+1) Premiul II, N.M.S. Constanţa
Barca Mică (4+1) Premiul I, N.M.S. Lt. C.-dor Stihi
Pui (1+1) Premiul I, Vedeta Viforul

Concursuri de înnot:

Innot Viteză: Premiul I, N.M.S. Dumitrescu; Premiul II, N.M.S. Delfinul.

Innot semi-fond: Premiul I, N.M.S. Constanţa; Premiul II, N.M.S. Luceafărul; Premiul III, N.M.S. Constanţa.

Navă câştigătoare; N.M.S. Constanţa.

Sărituri: Premiul I, N.M.S. Mărăşti; Premiul II, N.M.S. Durostor; Premiul III, N.M.S. Mărăşti.

Echipă câştigătoare: N.M.S. Mărăşti.

După terminarea acestor tradiţionale competiţiuni ale echipajelor navelor Marinei Regale, Domnul Ministru — înmânează câştigătorilor cupele, premiile în bani precum şi pachetele cu diferite obiecte oferite de către L.N.R.

Către ora 12 programul de dimineaţă al acestei marinăreşti manifestări, se termină.

La ora 13 la bordul motonavei Basarabia, D-l Ministru a luat dejunul într'un cerc intim împreună cu comandanţii de unităţi de Marină şi cu şefii autorităţilor locale depinzând de M.A.M.

In după amiaza zilei.

La ora 16, Domnul Ministru însoţit de Domnii: Secretar general al M.A.M., Comandant al Marinei Regale, Comandant al Diviziei de Mare, Comandant al Forţei Maritime, au venit la portul de Yahting pentru a asista la regatele organizate de Y. C. R. R.

Regatele au constat din disputarea premiilor între 9 echipaje la „staruri" şi 2 echipaje la „6 metri".

Rezultatul clasificărei la staruri (prima zi) a fost:

I. Cpt. Stoian
II. Cpt. Călăraşu
III. D. Hurmuziade
IV. Cpt. Mocanu

In ce priveşte „6 metri" din cauza timpului nefavorabil cursa a fost anulată.

Către ora 17,30 la staţiunea „Salvamar" Mamaia deasemeni în prezenţa D-lui Ministru şi a persoanelor arătate mai sus, s'a desfăşurat prin grija Străjei Ţărei, a Ţinutului Marea, un program sportiv nautic (regate şi înnot) între străjeri, străjere şi premilitari.

După terminarea acestor concursuri, D-l Ministru al Aerului şi Marinei a oferit personal câştigătorilor premiile şi diplomele oferite fiecăruia de către L.N.R. care şi de astă dată a înţeles să fie prezentă ca la ori ce manifestare marinărească.

Rezultatul tehnic al acestor concursuri a fost:

Innot 50 m. fete (pe piept): 1. Liceul Domniţa Ileana; 2. Liceul Domniţa Ileana; 3. Liceul Industrial de fete.

(Liber): 1. Liceul Domniţa Ileana; 2. Liceul Industrial de fete; Liceul Domniţa Ileana.

Innot 50 m. băeţi (10—13 ani): 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Gimnaziul Comercial; 3. Liceul Mircea cel Bătrân.

13—15 ani): 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Liceul Mircea cel Bătrân; 3. Gimnaziul Comercial.

(15—18 ani): 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Premarinari; 3. Liceul Mircea cel Bătrân.

Stafeta băeţi 4×50 m. (15—18 ani): 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Liceul Comercial; 3. Premarinari.

Caiace (1+1) 500 m.: 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Liceul Comercial; 3. Liceul Mircea cel Bătrân.

Giguri (4+1) 500 m.: 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Liceul Comercial.

Giguri (1+1) 500 m.: 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Gimnaziul Comercial.

Lotci (3+1): 1. Premarinarii subcentrului şcolar secundar; 2. Premarinarii Subcentrului Nr. 2.

Yole olimpice: 1. Liceul Mircea cel Bătrân.

Pe lângă cele expuse până aici, tot în această zi L. N. R. filiala Constanţa a organizat o expoziţie la librăria Macovei în vitrinele căreia au fost expuse obiecte marinăreşti, (miniaturi de nave, faruri, ancore, instrumente de navigaţie etc.) obiecte cari au stârnit admiraţia publicului care le-a privit; deasemeni într'o altă vitrină au fost expuse o întreagă serie de cărţi, reviste, broşuri, toate româneşti şi cu subiect marinăresc.

In fine în această zi în urma sugestiei L. N. R. făcută P. S. Gherontie Episcop al Tomisului, s'a oficiat în toate bisericile din Ţinutul Marea slujbe religioase şi predici preamărindu-se faptele eroilor marinari morţi pentru patrie.

Astfel în aceste vremuri neobişnuite pentru ţară şi pentru poporul nostru, ziua „Sf. Maria" patronul Marinei, a fost serbată, e drept într'un cadru mai redus, dar totuşi serbată frumos în primul port maritim al ţării româneşti. Noi avem speranţa plină de credinţă că în anii ce vor urma, norii se vor împrăştia, marea se va potoli şi atunci vom putea da serbării acestei zile toată amploarea pe care marinarii i-au dat-o totdeauna.

CLUJ

Situaţia geografică a oraşului Cluj nefiind prielnică pentru o desvoltare mai mare a sporturilor nautice, nici interesul pentru ele nu a fost cultivat până acum. Pentru îndeplinirea acestui gol Liga Navală Română, filiala Cluj cu sediul în str. Şincai Nr. 1, UEC şi-a fixat un program de lucru în care figurează, în afară de înnot, încă multe alte sporturi cari pot fi realizate şi la Cluj.

Anul trecut deja s'a făcut un început cu concursul de bărci. In curând se vor lua noi iniţiative, ca încurajarea înnotului prin reduceri de taxe la stranduri pentru membrii Ligii, în scop de a se generaliza înnotul în toate categoriile sociale, reduceri de taxe la bărci de pe lac pentru membrii Ligii, precum şi achiziţionarea unor îmbarcaţiuni proprii ale Ligii în cari se vor putea face antrenamente gratis ,etc., pentru toate lacurile, râurile, fluviile

și marea să fie împânzite de bărci, românești ; tot românul să devină înnotător și tot înnotătorul salvator".

Incă din ziua de 6 August a început să ruleze la toate cinematografele din Cluj filmul de propagandă trimis filialei din partea Centralei Ligii, în cadrele jurnalului sonor, ceeace a plăcut foarte mult publicului.

In ziua de 15 August la orele 10 a. m. a fost deschisă în mod solemn *„Expoziția de Fotografii Marinărești"* organizată de filiala din Cluj. Au luat parte d-l *Victor Hodor*, secretarul general al Ținutului Someș, reprezentând pe Excelența Sa d-l Coriolan Tătaru, Rezident Regal al Ținutului Someș, care fiind gripat nu a putut părăsi locuința, d-l Colonel *Manole Enescu*, prefectul județului Cluj și președinte a Ligii Navale, filiala Cluj, d-l Dr. *Sevastian Bornemiza*, primarul Municipiului Cluj, dl profesor *Precup* din partea Străjii Țării, reprezentanții Premilitarilor și a altor autorități precum și un public select. D-l Colonel *Manole Enescu* rostește o scurtă dar inimoasă cuvântare, în care arată rosturile marinei și avantajele ce le au popoarele cu o marină bine organizată și bine dotată cu material flotant, relevând mai ales sporirea navelor și altor materiale în timpul din urmă. Aduce salutul membrilor filialei Cluj la această solemnitate. D-l secretar general mulțumește pentru cinstea ce i-se face și promite că va sta în ajutorul organizării filialelor Ligii pe tot cuprinsul Țirutului. De gardă la expoziție făceau 4 mici marinari din Societatea Sportivă „UEC" (Uzina Electrică Cluj) în costume foarte drăguțe, pantaloni largi albi, bluză albă cu guler roșu cu câte 2 șnururi galbene, cravata pe jumătate galbenă (culorile societății), beretă albă de marinar american cu inițialele UEC în albastru prin care trece un fulger roșu, echipamentul este compus

(Urmare în pag. 275)

Fruntași filialei Cluj la inaugurarea expoziției.

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Șantiere navale, stabilimente mecanice și turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

Regulile războiului terestru și aerian

de Profesor Universitar N. DAȘCOVICI

II.

Războiul fiind o procedură de forță, producătoare de efecte juridice, are nevoe de o formă chiar dela început. De aceea, găsim din cea mai depărtată antichitate în dreptul cutumiar al războiului, o anumită PROCEDURĂ, adică o formalitate pentru începerea lui și care, la strămoșii noștri Romani, prin colegiul fecialilor cu *pater patratus* în cap, era solemnă, simbolică și socotită absolut necesară pentru a întări credința legionarilor în dreptatea acțiunii războinice. Numai sub condiția îndeplinirii prin colegiul fecialilor romani a întregii proceduri prealabile, în două faze, la interval de 30 zile, războiul pornit de Roma era socotit drept sau îndreptățit *(bellum justum)*. Formalismul acesta pur procedural în privința declarației de război, independent de orice legătură cu pricina sau cauza războiului propriu zis, s'a păstrat, în puterea obiceiului, dealungul perioadei medievale și până aproape de timpurile moderne. Abia în veacul al XVIII-lea se ivesc cazuri de războaie pornite fără declarație prealabilă. In veacul imediat următor, constatăm o revenire aproape generală la formalismul declarației, dar fără să poată fi vorba de vre-o obligație internațională a Statelor în această privință.

Târziu de tot, la conferința a doua de pace dela Haga din 1907, s'a încheiat, în sfârșit, o convenție specială privitoare la deschiderea ostilităților prin care *obligativitatea* declarației de război a fost prevăzută în mod categoric.

In virtutea acestei convenții, DECLARAȚIA DE RĂSBOI trebue să fie o înștiințare prealabilă și precisă, indiferent de motivul sau pretextul invocat, — și poate fi chiar un *ultimatum* cuprinzând o declarație de război condițională, cu sau fără termen.

Iată că, de câțiva ani, precum știe toată lumea, războaele pornesc fără nici o declarație. Convenția dela Haga este călcată sub influența prevederilor pentru interzicerea războiului din tratatele păcii generale dela 1919-20, a pactului Societății Națiunilor și a pactelor următoare, care, toate, au îngreuiat procedura pentru începerea războiului prin fixarea termenilor de recurs la organele de împăciuire internațională și a termenilor de așteptare, sau chiar au interzis pur și simplu războiul de agresiune. Spre a nu da dovadă de agresiune prin declarația de război prealabilă, și, desigur, pentru a profita de foloasele atacului bruscat, Statele beligerante au luat obiceiul, de aproape un deceniu, să facă război fără s'o spună pe față.

Insemnătatea declarației de război trebue privită, totuși, nu atât din punctul de vedere pur cavaleresc, al atacului care nu pornește pe neașteptate, cât mai ales ca o îndeplinire de formalitate pentru stabilirea precisă a datei și a locurilor războiului, de oarece acestea au urmări juridice în raporturile dintre beligeranți, în raporturile acestora cu neutrii, precum și asupra soartei persoanelor și a bunurilor private.

Odată ostilitățile deslănțuite, războiul se desfășoară după anumite reguli fixate în decursul veacurilor pe cale cutumiară și consfințite sub formă expresă în textul convenției dela Haga „privitoare la legile și obiceiurile războiului pe uscat", care-i alcătuită dintr'un preambul, cinci articole și un regulament-anexă de 60 articole făcând parte integrantă din convenția însăși. Osebit de aceste texte, convenția dela Geneva din 1864 cu modificările ulterioare, reglementează soarta răniților și a prizonierilor de război ; iar alte trei declarații de principiu ale conferinței dela Haga, inspirate din prevederile declarației dela St. Petersburg din 1868, interzic aruncarea de proectile și explozibile din baloane sau „prin alte mijloace asemănătoare", opresc folosirea proectilelor care ar împrăștia gaze otrăvitoare, precum și întrebuințarea gloanțelor zise *dum-dum*, care se lățesc ori se turtesc în corpul omenesc provocând dureri îngrozitoare.

Pe scurt, regulile războiului sunt caracterizate printr'o preocupare de omenie, cum se spune textual în preambulul convenției dela Haga : sforțarea de revizuire a regulilor războiului „fie în scopul de a le defini cu mai multă precizie, fie pentru a trage anumite limite menite să-i restrângă pe cât cu putință asprimile" căci părțile contractante își declară, toate, dorința , de a reduce suferințele războiului în măsura îngăduită de nevoile militare".

Dela început, legile războiului fac *deosebire intre luptători și neluptători* sau populația civilă, — războiul fiind o luptă între State prin forțele lor armate.

Scopul luptei fiind biruința prin impunerea voinței proprii inamicului, care se opune și rezistă prin forța armelor, — armata luptătoare trebue să meargă drept la țintă și să se ferească de tot ce ar putea pricinui dușmanului suferințe de prisos și care nu duc la biruință.

De aci deosebirea mijloacelor de luptă *îngăduite* și potrivite scopului urmărit, biruința, față de cele *neîngăduite*, care nu duc direct la scopul final și sunt condamnate de conștiința umană.

Sunt *îngăduite* toate mijloacele de luptă ce se pot închipui prin întrebuințarea forței spre a-l sili pe dușman la pace. E vorba de acțiunea violentă directă, între armatele luptătoare, folosind focul și mișcarea. Uciderea sau rănirea unui număr cât mai mare de luptători din armata dușmană și luarea lor ca prizonieri, prin acțiunea focului dela distanță, prin isbirea directă cu mișcare și atac de arme albe (baioneta), prin învăluiri strategice și tăerea aprovizionărilor și a legăturilor, etc., — toate acestea sunt mijloace de forță îngăduite spre a distruge cât mai mult și cât mai repede capacitatea de luptă și de rezistență a dușmanului. Intrebuințarea forței spirituale, alături de cea materială, contribue nemăsurat de mult la dobândirea biruinței, — *șiretenia de război* făcând parte dintre condițiile de succes ale unui bun comandament, fără de care pregătirea materială, singură, nu e în stare să câștige războiul. In „Principiile lui generale de război" regele Frederic cel Mare al Prusiei spunea, pe bună dreptate, că „în război te slujești, în acelaș timp, de pielea leului și de a vulpei, căci șiretenia adesea isbutește acolo unde forța ar da greș".

Intrebuințarea forței e îngăduită până la limita așa ziselor *barbarii* de război, adică suferințe sau cruzimi de prisos împotriva dușmanului, condamnate de legile umanității, fiindcă nici nu duc la scopul final, care este și trebue să fie, mereu, biruința;— după cum *șireteniile* sunt îngăduite până la limita așa ziselor *perfidii* de război, care contrazic procedurile cinstite de luptă dreaptă, cavalerească, prin folosirea înșelăciunii, a călcării cuvântului dat și a trădării.

---

*) A doua conferință din cele cinci pregătite pentru posturile noastre de Radiodifuziune. In n-rul precedent al revistei „Marea Noastră" s'a publicat textul celei d'intâi conferințe.

BOMBARDAREA e principalul mijloc de luptă prin foc, dela distanță, cel mai obișnuit în răsboae din antichitatea depărtată până azi. El a evoluat, mereu, pe măsura descoperirii de explozibile tot mai puternice și a evoluției tehnicei metalurgice care, împreună cu progresele balisticei, au înlesnit combinarea unor instrumente de bombardare ce au depășit cele mai îndrăsnețe închipuiri ale minții omenești.

Răsboiul modern fiind, în prima linie, un răsboi de technică, în care rolul luptătorilor s'a redus aproape numai la folosința dibace și rațională a materialelor, se înțelege, ușor, de partea cui pot fi sorții de biruință chiar dacă, deseori, cei mai puțin bine armați obișnuesc să ridice protestări împotriva armelor noui, prea distrugătoare, pe care nu le au și aceasta o fac în numele umanității, invocând violarea legilor răsboiului.

Progresul technicei de răsboi n'a putut fi oprit în loc de considerațiile umanitare când ele au pornit numai din revolta împotriva capacității distrugătoare, mereu sporită, a armelor noui, revoltă hrănită în majoritatea cazurilor din simțământul inferiorității și al neputinței technice a celor lipsiți de asemenea arme.

Dar bombardării i s'au impus restricții când a fost vorba de cruțarea populației civile din satele și orașele „neapărate". O trupă în marș putând ocupa asemenea centre omenești, n'are voe să le bombardeze pentru că aceasta ar fi cruzime de prisos întrucât ocuparea lor fără rezistență satisface scopul militar al acțiunii răsboinice.

Se schimbă situația în fața unui oraș întărit sau a unei cetăți care nu se predă fără luptă, chiar dacă alături de luptători se află o numeroasă populație civilă. In asemenea caz, asediul pentru tăiarea mijloacelor de aprovizionare și bombardarea sunt îngăduite, până la cucerirea prin forță sau până la predare. Cu toate acestea, chiar în asemenea caz, e oprită bombardarea clădirilor și a locurilor destinate cultului religios, științelor, artelor și operilor de binefacere, — din considerație de umanitate, dar și pentru motivul că prin natura sau destinația lor nu iau parte la luptă și la rezistență. Bine înțeles că schimbarea destinației sau a folosinței acelor clădiri, cruțate de bombardare, de către forțele militare asediate, constitue o perfidie de răsboi, iar descoperirea ei redă libertatea deplină de a le bombarda.

LUAREA DE PRIZONIERI e și ea un mijloc de luptă, care duce la scop. Reducerea forței luptătoare dușmane se poate face nu numai prin uciderea și rănirea unui număr cât mai mare de soldați, dar și prin silirea lor să renunțe la luptă și să se predea. Legile răsboiului opresc uciderea sau răul tratament al prizonierilor, cari nu mai luptă, din considerații de umanitate ; — dar tratamentul acesta cruțător corespunde și propriului interes al beligerantului, care, prin luarea de prizonieri în mare număr, ajunge mai repede la biruință. A nu-i cruța pe prizonieri înseamnă a-i înverșuna la luptă din siguranța că, pentru ei, nu mai este altă scăpare decât moartea.

In treacăt, vom aminti că n'a fost totdeauna același tratamentul prizonierilor. Dimpotrivă, cu cât ne depărtăm spre trecut vedem că soarta lor era foarte tristă oscilând între uciderea fără cruțare și folosirea lor ca sclavi. Convenția dela Geneva, cu modificările succesive ce i s'au adus, a devenit un adevărat Cod, foarte amănunțit, în privința tratamentului umanitar al prizonierilor și al răniților sau bolnavilor de răsboi.

Prizonieri pot fi făcuți militarii. Dintre civili, sunt asimilați numai oamenii politici, persoanele cu rol reprezentativ de suveranitate națională dela dușman pentru calitatea lor de luptători în conducerea răsboiului și ca factori ai puterii de Stat.

In sfârșit, OCUPAREA TERITORIULUI constitue unul din mijloacele cele mai sigure pentru înfrângerea dușmanului când forțele lui armate se feresc să dea bătălia și se retrag, urmărite de aproape. Pământul fiind temelia de aprovizionare cu oameni și materiale pentru fiecare tabără beligerantă, perderea teritoriului național este cel puțin tot așa de gravă cât și perderea luptătorilor luați prizonieri de dușman sau căzuți în mare număr pe câmpurile de luptă. Perderea pământului național ocupat de dușman înseamnă neputința de a mai susține lupta și înfrângerea cea mai grozavă.

REGULILE RĂSBOIULUI AERIAN spre deosebire de răsboiul terestru sunt de dată foarte recentă și n'au ajuns, până astăzi, la o precizare convențională propriu zisă. Faptul se înțelege ușor dacă amintim că aviația modernă, adică sborul aparatelor cu motor, care se deosebește de vechile experiențe de sbor ale baloanelor mai ușoare decât aerul, nu datează decât de vreo trei decenii, iar progresele înfăptuite se datoresc aproape numai nevoilor răsboiului aerian.

Regulile acestea s'au inspirat din regulile mai vechi ale răsboiului pe uscat și pe apă primind, însă, o aplicare foarte puțin grijulie pentru considerațiile umanitare amintite până acum.

In prima conferință de pace dela Haga din 1899, una din cele trei declarații semnate pe un termen de cinci ani, cu un preambul foarte scurt, cuprindea acordul puterilor semnatare la „oprirea de a arunca proectile și explozibile din înălțimea baloanelor sau prin alte moduri analoage noui". Prin urmare, *interzicerea bombardării aeriene*.

La a doua conferință dela Haga din 1907, aceeași declarație, expirată, a figurat în ordinea lucrărilor, însă a fost reînoită tot sub forma de declarație. Cu același preambul și text, dar cu o modificare a termenului de durată, — în loc de 5 ani se spunea „pentru o perioadă până la sfârșitul celei de a treia conferințe de pace", conferință care n'a mai apucat să se adune pentru că, în răstimp, a isbucnit răsboiul cel mare. Fapt mai demn de reținut este următorul : la 1907, declarația aceasta n'a fost iscălită de toate Statele participante ca la 1899, — deși la a doua întrunire de pace dela Haga au luat parte 44 în loc de 28 State, — ci un număr de 17 State, printre care Franța, Germania, Italia, Japonia, Rusia și *România* n'au mai semnat-o.

Refuzul atâtor State de a-și reînoi adeziunea lor la declarația din 1899 nu poate fi altfel înțeles decât ca o hotărîre de a nu renunța la un instrument nou de luptă, cu o rază de acțiune nemăsurat mai mare pentru atingerea obiectivelor militare în caz de răsboi, — instrument pus la dispoziție de progresele în materie aeriană.

Textul regulamentului-anexă al legilor răsboiului terestru dela Haga interzicând bombardarea „orașelor, satelor, locuințelor sau clădirilor *care nu sunt apărate*", prin textul din 1899, a primit, la 1907, adausul de preciziune despre bombardarea „prin orice mijloc", — deci și aerian.

Formula „apărate" exclude vechea idee de fortificații sau de cetate întărită lărgind câmpul obiectivelor militare de atins în cursul unui război. „Apărat" e orice oraș sau localitate cu populație civilă, dar care se opune la înaintarea dușmanului prin riposta forțelor militare defensive. Cu alte cuvinte, *apărarea înseamnă orice rezistență opusă forțelor dușmane*, iar acțiunea ofensivă a acestora, prin bombardare, pentru atingerea obiectivului militar, nu mai poate fi stingherită de clasica deosebire dintre combatanți și necombatanți, adică dintre trupa de

apărare şi populaţia civilă. Abia dacă sunt cruţate câteva edificii sau locuri cu destinaţie precisă şi care trebuesc semnalizate în mod special duşmanului ca să nu le bombardeze. Exact acelaş lucru în privinţa bombardării aeriene, astăzi când forţele aeriene colaborează cu armata terestră la atingerea obiectivelor militare şi chiar premerg acţiunea forţelor de uscat şi de mare *).

Practica urmată în răsboiul cel mare (1914-1918) s'a desfăşurat în această direcţie, a extinderii răsboiului aerian pentru întreaga suprafaţă a ţărilor beligerante, fără să se mai facă vechea deosebire dintre zona de operaţii militare propriu zise şi teatrul de răsboi în înţelesul cel larg, care era întreg teritoriul Statelor beligerante. Din primul ceas al deslănţuirii răsboiului, primejdia atacurilor aeriene se întinde asupra întregului teritoriu al beligeranţilor, fiindcă pretutindeni, pot fi obiective militare ce trebuesc distruse, deşi se află în mijlocul populaţiei civile, paşnică şi nevinovată.

Cum ai să deosebeşti pe militari de civili dela înălţimea de unde se aruncă bombele aeriene şi să cruţi populaţia civilă din vecinătatea obiectivelor militare ?

De altminteri, nici o prevedere convenţională precisă nu reglementează răsboiul aerian. Conferinţa dela Washington pentru reglementarea problemelor de răsboi maritim şi fixarea tonajului între marile puteri navale, nu s'a ocupat de răsboiul aerian. Comisia de jurişti din partea celor 5 mari puteri adunate la Washington, împreună cu delegaţii Olandei s'au întrunit, e drept, la Haga, între 11 Dec. 1922 şi 19 Febr. 1923, pentru a studia special problema răsboiului aerian şi a stabili regulile corespunzătoare.

Discuţiile interesante şi propunerile făcute au rămas ca un material de valoare teoretică, simple recomandări, cărora nu li s'a dat, până azi, nici o urmare pozitivă printr'un text convenţional.

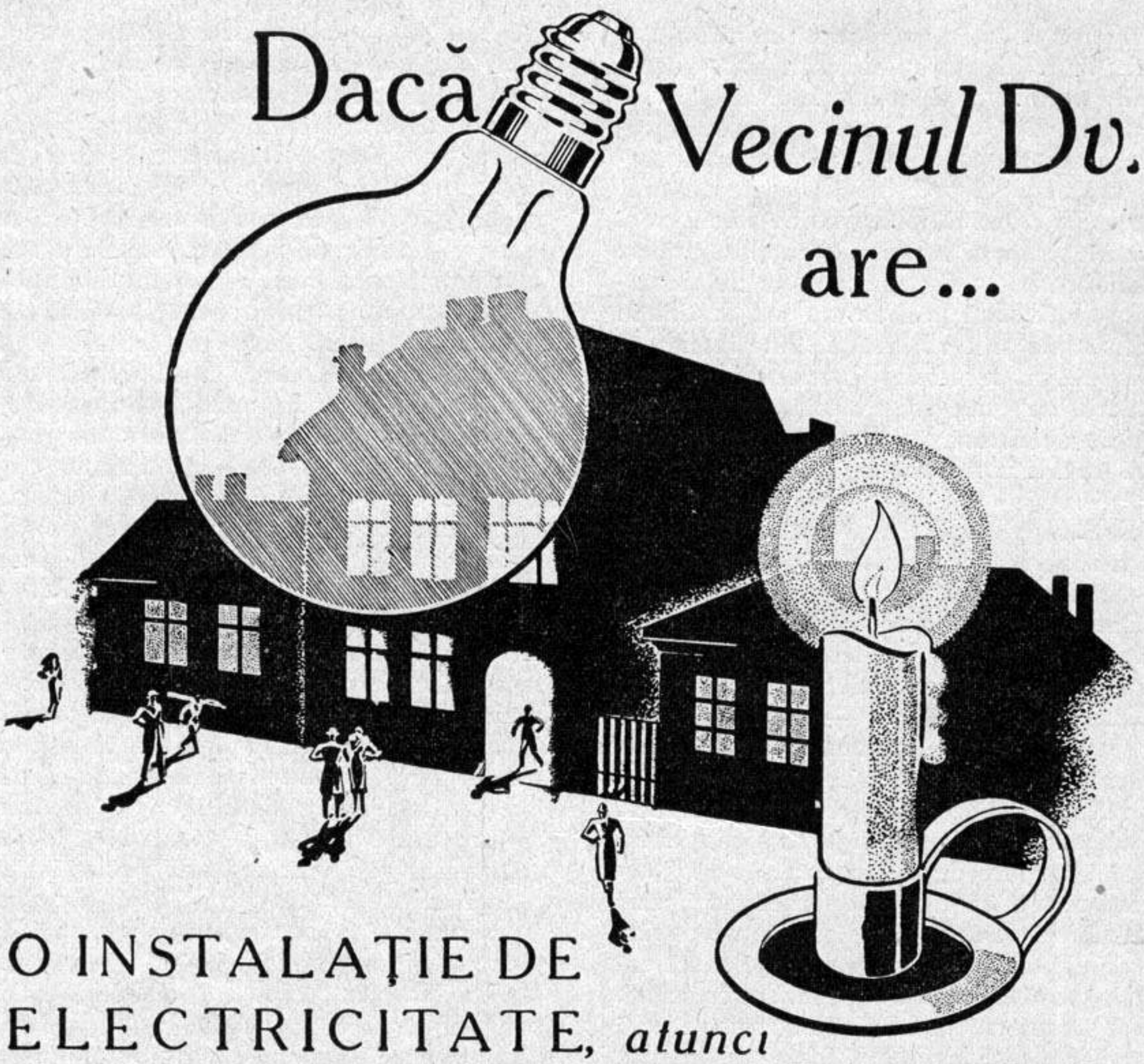
Astfel, materia răsboiului aerian nu are alte reguli speciale. Orice reglementare ar fi, eventual, adoptată, populaţia civilă nu va scăpa de grozăviile răsboiului decât numai în cazul când se va ajunge la o convenţie internaţională pentru *interzicerea armei aeriene*, adică numai dacă Statele vor renunţa la grozava armă de luptă şi distrugere, care este aviaţia modernă din ce în ce mai perfecţionată.

E destul să ne gândim la progresele repezi ale aviaţiei în răsboiul actual ca să nu ne îngăduim nici o iluzie în privinţa aceasta.

N. DAŞCOVICI

*) In numărul viitor: *Regulile războiului maritim*

Dacă Vecinul Dv.



are...

O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, *atunci*

o puteţi avea şi Dv.

Dunărea și Marea Neagră
făuritoare și întregitoare de neam

de Comandor N. STERIOPOL din M. St. M.

(Continuare din numărul 7-8)

Ștefan cel Mare trimise în 1475 pe Alexandru, fratele Mariei soția sa, la Mangup, pentru a-l cuceri și goni pe propriul lui frate, prietenul Turcilor. Alexandru isbuti să cucerească castelul și întreg teritoriul Mangupului [9]).

In decursul timpului mulți „Români se așezară în Caffa, în Pera. Orașele genoveze și cele românești de la Marea Neagră fac schimb de mărfuri. Găsim plângeri la Genova contra Moldovenilor și la Suceava contra Genovezilor, pentru interese de comerț" [10]).

In așezările coloniale s'a remarcat însă și acțiuni populare independente și nepuse la cale de interese de stat.

Iată ce spune d-l Profesor N. Iorga în „Poporul Românesc și Marea", pagina 18 despre manifestațiunile energiilor populare profunde ale națiunei noastre: „și atunci au început pescari de ai noștri să cucerească pentru dânșii.

Era în părțile de la Nipru o cetate ținută de genovezi din familia Senaregă și acolo la Lerici, căci așa se chema localitatea, posesiunea acestei familii, la un moment pescarii moldoveni, i-au luat în stăpânire zidurile". Și ca să cucerească cetăți pe mare, pescarii noștri trebue să fi avut nave bine armate..

Așezările coloniale ale Moldovenilor și Genovezilor din „Crimeia și pe litoralul miezul-nupțial al Mărei Negre" [11]) luă sfârșit prin căderea cetății Caffa, în mâna Turcilor, în 1475.

Căderea Chiliei și Cetății-Albe în 1484, a îngropat viitorul maritim al Moldovei, după cum spune scriitorul Nicolae Bălcescu.

Deși în regres, totuși comerțul Moldovei pe apă nu murise încă, căci la 1583, Regina Elisabeta a Angliei, încheie un tratat de navigație cu Petre Șchiopul, cu drepturi de perfectă reciprocitate.

Cu timpul Turcii puseră mâna pe navele principatelor, marinarii români fug în republica cazacilor pentru a le înarma corăbiile, sau devin pirați priviți cu bună voință de Domni, deoarece ei îi ajutau în lupta contra Turcilor. Pirații moldoveni, de pildă, iau parte la lupta de la Bender a lui Ion-Vodă-cel-Cumplit.

Stăpânirea turcească a Dunărei și Mărei Negre.

Turcii devin stăpânii Mărei Negre și al bazinului Dunărean până la Viena.

După ce dețineră monopolul navigației, Turcii prin pacea dela Kuciuc-Kainargi din 1764, acordă Rușilor dreptul de navigație pe Marea Neagră și prin pacea de la Passarovitz din 1718, Austria primește dreptul de a naviga pe Dunăre și în 1784 dreptul de navigațiune și pe Marea Neagră.

Austria și Rusia câștigând prin arme acest beneficiu, încurajează la maximum navigația lor în dauna celei române deja atât de slăbită, așa că acesta dispare aproape pe Dunăre și Mare.

Rușii creiază odată cu flota de război, o puternică flotă comercială care monopolizează comerțul pe Marea Neagră, mai cu seamă că tratatul de pace de la București (1812) le dă Basarabia, pacea de la Akkerman (1826) brațul Sulina și tratatul de la Adrianopol (1829) și brațul Sf. Gheorghe, deci toată Delta Dunărei.

Tratatul din Adrianopol 1829. Deschiderea strâmtorilor. Realipirea raialelor.

Tratatul de la Adrianopol are însă o deosebită importanță pentru istoria neamului nostru. El deschizând strâmtorile tuturor navelor comerciale face ca statele industriale din apusul Europei, să se intereseze de aproape de comerțul pe Dunăre, în vederea schimbului mărfurilor fabricate cu cerealele cele mai bogate în gluten, produse de ogoarele românești. Deaceia Europa ceru și obținu prin tratatul de la Adrianopol în vederea libertății navigației și a comerțului pe Dunăre, ca raialele (capetele de pod) stăpânite de Turci pe malul stâng al Dunărei, să fie realipite Munteniei, „iar Turcii au trecut pentru totdeauna pe malul drept al Fluviului. Dunărea a ajuns așa dar, adevăratul nostru hotar spre miazăzi... *Fluviul, așa, dar, a înlesnit cel dintâi pas spre întregirea teritoriului românesc.* Iar alipirea raialelor, nu însemna puțin lucru nici din punct de vedere al suprafeții, deoarece unele raiale (a Brăilei de exemplu) aveau aproape întinderea unui județ" [12]).

Rusia ajungând la gurile Dunărei, nu respectă obligațiunile luate prin tratate de a face lucrări de dragare în contra tendințelor de înnisipare a Deltei, din cauza politicei propriei navigație, în vederea ridicărei portului Odessa, care era puternic concurat de porturile noastre ale Dunărei-de-jos.

Pe la 1830 Austria interesându-se de navigația Dunărei de jos, favorizâ creerea „Primei societăți privilegiate austriace de navigație cu vapori pe Dunăre" — D. D. S. G. — și începu transporturile de pasageri și mărfuri din Europa centrală până la gurile Dunărei.

Pentru a-și asigura un debușeu la Marea Neagră Austria închee cu Rusia convențiunea de la St. Petersburg de la 13/25 Iulie 1840, care asigura libertatea navigației pe întregul curs al acestui fluviu, unde Austria și Rusia erau puteri riverane până la gurile sale. Prin această convenție, Rusia se angajă din nou a face lucrările necesare pentru a împiedeca înisiparea gurii brațului Sulina și să construiască acolo un far.

In acest timp comerțul Angliei cu țările dunărene — unde trimetea produsele industriei sale în schimbul cerealelor Principatelor Române — luă un mare avânt cu toate că Rusia nu-și ținea obligațiunea de a face lucrări la gurile Dunărei unde mai edicta și măsuri arbitrare de carantină. Dacă în timpul suveranității turcești în Deltă, intrarea brațului Sulina avea o adâncime de 16 picioare (4,88 m.), în 1853 adâncimea nu era decât de 7 picioare

---

[9]) N. Iorga. Studii istorice asupra Chiliei și Cet.-Albe, pag. 142.

[10]) Idem, pagina 110.

[11]) D. Balș. Fragmente. Starea Moldovei de când a fost desmembrată din Imperiul Roman, până la domnia lui Ștefan-cel-Mare, cel mai de pe urmă prinț independent al Moldovei (Arhiva Românească).

[12]) S. Mehedinți. Legăturile noastre cu Dunărea și Marea pagina 10.

și jumătate (2,28 m.). O diferență de 2 picioare la bara fluviului producea pierderi navigației și comerțului englez, de 30.000 lire sterline într'un singur sezon, din cauza cheltuelilor de limb și întârzierilor cauzate de descărcările și încărcările din nou ale cerealelor [13]).

Anglia și Austria protestară energic, totuși, Rusia continua a se desinteresa de lucrări și gurile Dunărei se înisipau închizând aproape navigațiunea.

Războiul Crimeei. 1854. Tratatul din Paris 1856.

La 27 Februarie 1854, guvernele din Londra și Paris prin două telegrame cu text identic, somară Rusia ca urmare a acestor proteste, să evacueze Principatele Române până la 30 Aprilie. Urmă războiul Angliei, Franței și Sardiniei în contra Rusiei — denumit războiul Crimeei, care se termină victorios prin tratatul de la Paris din 30 Martie 1856.

Neutralizarea Mării Negre.
Reanexarea sudului Basarabiei și Deltei 1856.

Acest tratat este încă unul din cele importante ale istoriei neamului nostru. El hotărăște neutralizarea Mării Negre care se deschide navelor comerciale ale oricărei națiuni, dar interzice intrarea tuturor navelor de război fie chiar și celor riverane. Tratatul de la Paris din 1856 reintroduce libertatea de navigațiune pe Dunăre, obligând Rusia să abandoneze partea sudică a Basarabiei, care împreună cu întreaga Deltă a Dunărei se realipește Moldovei. *Iată încă o întregirea a neamului nostru datorită fluviului sau cointeresărei Europei în comerțul dunărean.*

Inființarea C. E. D. 1856.

Dar tratatul de la Paris, din 30 Martie 1856, prin art. 15 mai garantează libertatea de navigațiune pe Dunăre și gurile ei. Prin art. 16 și 18 se institue o comisiune provizorie pe timp de 2 ani „Comisiunea Europeană a Dunărei" formată din delegații Austriei, Franței, Marei Britanii, Prusiei, Rusiei, Sardiniei și Turciei, însărcinată cu executarea lucrărilor necesare de la Isaccea în aval, pentru a degaja gurile Dunărei, ca și părțile învecinate ale mării de nisipuri și alte obstacole spre a obține cele mai bune condițiuni posibile de navigabilitate.

Prin art. 17 al Tratatului de la Paris, s'a instituit o comisiune riverană permanentă formată din delegații riverani ai Austriei, Bavariei, Turciei și Würtembergului, la care se adăogau comisarii Munteniei, Moldovei și Serbiei, aprobați de Turcia suzerană cu scop de :

1) a elabora regulamentul de navigație și de poliție fluvială,

2) a face să dispară piedicele care se opun încă dispozițiunilor tratatului din Viena, din 1815, care garantează libertatea navigațiunei pe Dunăre.

3) a ordona și face să se execute lucrările necesare pe tot parcursul fluviului.

4) a veghea după disolvarea C. E. D. la menținerea navigabilității gurilor Dunărei și a părților învecinate ale Mării.

In momentul intrării în funcțiune a Comisiunei Europene a Dunărei, situația în Delta fluviului era puțin favorabilă comerțului și navigației. Delta era încă ocupată de trupe austriace și Moldova nu avusese timpul să organizeze poliția fluvială. Pe motiv că comerțul era lipsit de garanțiile cele mai elementare de siguranță din cauza aventurierilor cari populau Sulina, și a lipsei de scrupule ale piloților, Puterile Europene, prin Tratatul de la Paris din 19 Iunie 1857, iau Delta Dunării ce fusese cu un an înainte atribuită Moldovei și o cedează Imperiului Otoman.

Pierderea Deltei Dunării 1857.

E de reținut motivul principal pentru care s'a frânt iarăși un teritoriu din trupul Țării, lipsa unei forțe fluviale care să facă poliția, la gurile Dunării.

La 16 August 1858, Puterile Semnatare ale tratatelor din 1856 și 1857, se reunesc la Paris pentru a stabili organizarea Principatelor Române, atât de necesare la Dunăre, pentru comerțul lor de grâne. Acestei conferințe îi prezintă Comisiunea Riverană actul de navigațiune elaborat la 7 Noembrie 1857 care cu toată libertatea principiilor favoriza societățile de navigațiune austriace în dauna comerțului pe Dunăre a celorlalte pavilioane. Această tendință de inegalitate de tratament sugerată de autoritatea președintelui austriac al Comisiunei Riverană permanentă, i-a îndepărtat simpatiile conferinței care a respins actul de navigație prezentat.

Comisiunea Europeană a Dunărei, instituită cu caracter provizoriu de Tratatul de la Paris din 1856, după cum am văzut, după elaboroase studii relativ la adoptarea unui braț al gurilor Dunărei pentru a-l face navigabil, se pronunță în favoarea brațului Sf. Gheorghe. Dar pentru motive de oportunitate, acest proect a fost amânat și Comisiunea se ocupă numai de îmbunătățirea provizorie a gurei Sulina. Ea decise în consecință la 1858, construcțiunea digurilor provizorii, care au fost terminate în 1861.

La 24 Ianuarie 1859, avu loc unirea Moldovei și a Munteniei prin alegerea colonelului Alexandru Ion Cuza ca Domn al ambelor Principate, în contra voinței Impărățiilor vecine, Austria, Turcia și Rusia, dar cu consimțământul puterilor care au făcut războiul Crimeei și mai cu seamă a Impăratului Napoleon al III-lea, care doreau formarea unui stat puternic la Dunăre, care să stea în calea năzuinței spre Bosfor al Imperiului moscovit.

Unirea din 1859.

Actul acesta de primă unire a țărilor române, dar al treilea de întregire al teritoriilor românești, se face deci sub auspiciile Dunării și strâmtorilor Mării Negre.

Conferința din 28 Martie 1866 de la Paris a prelungit existența Comisiunei Europene până în 1871, pentru a-i da timp să complecteze execuția lucrărilor de navigabilitate aduse gurei și brațului Sulina și a întreprinde ameliorarea gurei și brațului St. Gheorghe, lucrări ce erau prevăzute în „actul public" al Comisiunei Europene a Dunărei, semnat la Galați la 2 Noembrie 1865. Conferința din Paris a sancționat acest act public, împreună cu „tariful taxelor de navigație" ce Comisiunea urma să perceapă de la navigatori pentru lucrările executate și serviciul de pilotaj prestat, după cum a aprobat și „regulamentul de navigație și poliție" al circulației pe porțiunea fluviului pusă sub jurisdicțiunea Comisiunei Europene a Dunărei.

Intorcând filele istoriei care leagă soarta Dunărei și a gurilor ei cu însăși soarta neamului nostru, ajungem la pagina unde atitudinea cavalerească a lui Cuza Vodă care primește domnia Principatelor Unite ca un „depozit sacru" pentru a o trece unui domn străin, care grație legăturilor sale va putea înfrâna mai bine ambițiile dinnăutru, dar mai cu seamă a celora dinafară.

(sfârșitul în numărul viitor)

---

[13]) La Commission européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1913, pagina 4.

Ce este libertatea mărilor?

de DIMITRIE GHERASIM
Asistent universitar

In istoria civilizaţiei omeneşti, mările şi oceanele care acopăr cam trei sferturi din suprafaţa globului, au jucat un rol din cele mai de seamă. Marea a fost totdeauna mijlocul cel mai comod şi cel mai puţin costisitor de legătură între diferite regiuni ale pământului, o cale naturală foarte lesnicioasă pe care s'a răspândit civilizaţia din ţările luminate în ţările mai puţin civilizate.

Civilizaţia Antichităţii a înflorit în jurul Mediteranei şi pe văile marilor fluvii (Tigrul, Eufratul şi Nilul),. iar popoarele care au făurit această civilizaţie, (Fenicienii, Grecii, Romanii şi Cartaginezii), au fost popoare de navigatori.

Dealungul coastelor Mediteranei, popoarele antice au construit porturi, au colonizat regiuni nelocuite, ducând cu ei civilizaţia şi cultura lor.

Grecii au împânzit cu năvile lor nu numai Mediterana, dar şi Pontul Euxin, întemeind colonii şi clădind cetăţi, iar Romanii au ajuns până în ţinuturile ceţoase ale Britaniei.

Mai târziu, în Evul Mediu, apele mărilor şi oceanelor au purtat pe valurile lor, năvile descoperitorilor de ţinuturi noui şi ale conquistadorilor care le-au cucerit şi apoi le-au colonizat.

Şi cu cât ne apropiem de timpurile moderne, marea nu şi-a pierdut nimic din însemnătatea ei. Civilizaţia modernă, ca şi cea antică şi medievală, este şi ea strâns legată de mare, iar acele popoare care au o liberă ieşire spre largul mării şi putinţa unei respiraţii maritime libere, îşi capătă în viaţa internaţională o importanţă economică şi un prestigiu politic deosebit.

In istoria noastră naţională, Ştefan cel Mare, care a fost nu numai un geniu militar, ci şi un geniu politic, era convins de necesitatea imperioasă de a asigura o ieşire spre apele binefăcătoare ale mării, pentru Moldova, prin îndârjirea cu care el apăra cetăţile Chilia şi Cetatea Albă. Dar, din păcate, Marea Neagră, — ca şi Dunărea — n'a fost recunoscută, odată cu celelalte mări ale pământului, ca o mare care trebuie să fie liberă tuturor popoarelor; *această recunoaştere s'a făcut mult mai târziu şi nu pe deplin*, din pricină că, în decursul istoriei, Marea Neagră a fost punctul de încrucişare al unor interese imperialiste, şi deaceia această mare era transformată când în „lac lăuntric turcesc", când în „lac rusesc". Aceasta a fost cauza principală a imposibilităţii poporului român de a merge în pas cu civilizaţia europeană. Civilizaţia şi cultura noastră modernă, precum şi năzuinţele şi lupta noastră spre independenţă şi libertate încep odată cu secolul al XIX-lea, mai ales după pacea dela Adrianopole (1829), când s'au deschis strâmtorile Mării Negre pentru navigaţia comercială a *tuturor* pavilioanelor şi când am început şi noi să ne valorificăm bogăţiile depe piaţa lumii.

Marea, care are, cum vedem, o importanţă atât de covârşitoare pentru toate popoarele, este un bun de folosinţă universală şi comună, care n'a fost creat de mâna omului, ca şi aerul atmosferic, ca şi focul. Deaceea, marea trebuie să fie *liberă pentru folosinţa tuturor* fără nici o piedică şi excepţie. Din păcate, omenirea n'a fost totdeauna pătrunsă de acest adevăr şi a socotit marea de multe ori ca un bun susceptibil de apropriere privată şi deci care se poate stăpâni.

In epoca romană, când Roma ajunsese în perioada de înflorire care a urmat după războaiele punice şi în timpul imperiului, iar hotarele ei se întindeau din Asia Mică şi Egipt până în Spania şi Galia, Marea Mediterană făcea parte integrantă din imperiul roman *(mare nostrum)*.

Totuşi, din punct de vedere juridic, Romanii socoteau marea ca un bun de folosinţă comună *(res communis)*, deoarece el nu aparţine nimănui *(res nullius)*. Această concepţie despre mare ca bun de folosinţă comună a fost întrebuinţată în sécolul al XVII-lea şi al XVIII-lea de către doctrinarii de drept maritim, în tratatele lor.

In Evul Mediu, monarhii devin stăpânii absoluţi ai teritoriilor Statelor, teritorii pe care ei le socoteau ca o proprietate a lor. Din această stăpânire absolută asupra teritoriului s'a născut ideia şi pretenţiunea de a extinde stăpânirea şi asupra unor porţiuni din largul mării, acest bun pe care Romanii l-au socotit şi l-au consacrat de folosinţă comună. Astfel, Veneţia pretindea suveranitatea exclusivă asupra Mării Adriatice, iar Genova asupra mării Liguriei. Mai târziu, Suedia şi Danemarca transformară Marea Baltică într'un *condominium* şi-şi extinseră suveranitatea asupra mărilor arctice. Anglia îşi afirmă pretenţia de stăpânire asupra „mărilor adiacente", formulă elastică ce cuprindea porţiuni imense în mările nordice şi în Oceanul Atlantic.

Spania şi Portugalia, după descoperirea Americei şi-au rezervat monopolul navigaţiei prin tratatul dela Tordesillas (1494), una în Oceanul Pacific şi alta în Oceanul Indian. Ele invocau în sprijinul pretenţiunii lor „prioritatea descoperirei". Regina Elisabeta a Angliei s'a ridicat împotriva pretenţiilor spaniole şi portugheze spunând că „folosinţa mării şi a aerului este comună şi nici un drept asupra oceanului nu poate să aparţină vreunui popor sau particular oarecare".

Cu câteva decenii mai târziu, după moartea reginei Elisabeta, spre sfârşitul veacului al XVI-lea, s'a iscat un conflict celebru între Anglia şi Olanda din cauza pescuitului în mările nordice. Regele Iacob I al Angliei decretă la 1609 desfiinţarea libertăţii pescuitului în mările înconjurătoare ale insulei britanice. Măsura aceasta — în contrazicere cu concepţiile reginei Elisabeta despre libertatea mărilor — lovia direct Olanda, care se folosia de mările nordice în pescuit.

Celebrul jurist olandez *Hugo de Groot (Grotius)*, unul din fondatorii dreptului ginţilor, publică atunci, la 1609, odată cu proclamaţia regelui Iacob I, opera sa *„Mare liberum"*, care în realitate era îndreptată împotriva Spaniolilor şi Portughezilor şi nu era decât un capitol dintr'o lucrare mai mare care a apărut mult mai târziu, cu titlul *„De Jure Praede"*.

Pornind dela concepţia romană, Grotius susţine că marea trebuie să fie liberă pentru toţi, pentrucă ea este un bun comun, care nu e creat nici de om nici de Stat şi pentrucă ea nu e susceptibilă de apropiere privată.

Fără îndoială, ideile lui Grotius nu erau noui; el nu făcea decât să sintetizeze şi să formuleze idei ale unor doctrinari de drept al ginţilor dinaintea lui, printre cari cei mai de seamă au fost: *Castro, Vasquez de Menchaca* şi marele *Francisco de Vitoria*. Argumentarea lui Grotius are, în privinţa doctrinei libertăţii mărilor, două idei centrale: *prima*, că niciun popor nu

poate stăpâni mările orientale și nici altă mare de pe glob, precum nu are niciun drept exclusiv de navigație pe aceste mări; iar *a doua*, că niciun popor nu are vreun drept de a monopoliza sau de a acapara comerțul pe mări și de dincolo de mări *(Gilbert Gidel*, I, pag. 144, citat la bibliografie). Plecând dela doctrina că pământurile, mările și comerțul sunt, la origine și în principiu, proprietate comună, Grotius crede că această comunitate dispare numai prin faptul dobândirei prin prescripție. *Marea, ca și aerul* — spune Grotius — *nu poate fi ocupată în chip permanent și deaceea nu poate deveni proprietatea nimănui (Gidel*, loc. cit.).

Opera lui Grotius a provocat o controversă celebră anglo-olandeză privitoare la libertatea mării. Carol I, urmașul lui Iacob la tronul Angliei, ceru guvernului olandez pedepsirea lui Grotius pentru ideile expuse în „*Mare liberum*". El mai adaugă, pe lângă pretențiile formulate de Iacob I, și aceea ca vasele străine să fie obligate să salute fără reciprocitate vasele britanice, în mările unde Anglia socotia că este suverană, iar *Cromwel* declară, mai târziu, că „Anglia nu poate îngădui ca un alt pavilion decât al său să navigheze, fără permisiunea sa, pe Ocean".

La 1635 jurisconsultul englez *Selden* scrie, la îndemnul regelui Carol I, lucrarea sa „*Mare clausum*", drept ripostă la teza lui Grotius. Cartea lui Selden are două idei centrale. „Marea — spune el — nu e liberă nici conform cu dreptul natural și nici conform cu dreptul ginților, ci ea e susceptibilă de apropiere privată sau de proprietate; regele Angliei este stăpânul mărilor înconjurătoare, accesorii proprii și perpetue ale suveranității sale". *(Gidel*, pag. 166).

Controversa anglo-olandeză, sub forma unei adevărate lupte pentru cucerirea principiului libertății mărilor, se termină în sec. al XVIII-lea printr'un fel de transacție. Se hotărî anume că niciun Stat nu poate stabili dominația sa efectivă asupra largului mării; suveranitatea Statului se extinde — sub formă de excepție — numai asupra *mării teritoriale*, porțiune care se întinde dealungul coastei, la o depărtare care variază dela trei, șase și chiar până la zece mile marine, după legislația națională a fiecărui Stat [1]).

Astfel principiul libertății mărilor a fost definitiv câștigat și, începând cu secolul al XVIII-lea, n'a mai putut fi tăgăduit.

Trebuie să precizăm aici că în acest articol ne limităm la examinarea problemei libertății mărilor în timp de pace. Ea înseamnă libertatea deplină de navigație pentru orice pavilion, în largul mării, precum și libertatea pescuitului, a instalării de cabluri submarine și a sborului aeronavelor pe deasupra mării libere. Această libertate este oarecum îngrădită și reglementată prin regulile cutumiare și convenționale internaționale privitoare la represiunea pirateriei și a comerțului cu sclavi, precum și privitoare la abordaj, evitarea nenorocirilor prin semnalizări uniforme, asistență în larg, etc.

In timp de răsboi, problema libertății mărilor ia aspecte cu totul deosebite și complexe de care nu ne vom ocupa în cadrul acestui articol. Amintim aici, în treacăt numai, că, în principiu, libertatea mărilor în timp de război înseamnă *libertatea deplină a navigației și a comerțului neutrilor*, cu cele trei excepții din dreptul clasic al războiului: contrabanda de război, asistența ostilă și violarea blocusului. Practica războiului modern și mai ales a războiului actual, care s'a dovedit un *război total*, a născocit *blocada generală*, care nu mai respectă principiul libertății comerciale și de navigație a neutrilor, așa că libertatea mărilor o au numai acei care stăpânesc mările prin forța lor navală.

Dar nu numai în timp de război, ci și în vreme de pace, libertatea deplină a mărilor e în funcție de forța navală, comercială sau de război, a Statelor. Deaceea doctrina germană a libertății mărilor a susținut totdeauna și pe drept cuvânt, că libertatea mărilor se poate asigura numai printr'un fel de *echilibru* între forțele navale ale puterilor maritime. Fără acest echilibru, libertatea mării o are numai acea putere cu o supremație navală covârșitoare, constituind, oricând o primejdie de sufocare, atât în vreme de pace, dar mai ales în vreme de război, pentru Statele care nu dispun de controlul tuturor căilor de comunicație maritimă depe glob. Această supremație navală este în contrazicere cu doctrina libertății mărilor, așa cum ea a fost câștigată de dreptul ginților, doctrină care nu admite un drept de navigație exclusivă pe mări și nici un monopol al comerțului cu țările coloniale, cu scopul de a stăpâni în mod exclusiv bogățiile acestor țări.

* * *

Iată care sunt, pe scurt, regulile create de principiul libertății mărilor, în dreptul internațional maritim:

1. *Condiția juridică a navelor în largul mării este exteritorialitatea*, ficțiune juridică, conform căreia nava în larg e socotită ca o porțiune din teritoriul național al cărui pavilion îl poartă. Deaceea legile Statului și regulile jurisdicționale și de poliție se aplică în totul pe bordul vasului în largul mării, atât pentru naționali cât și pentru străini. Consecința acestei reguli juridice este interdicția de a exercita acte de autoritate *asupra unor vase sub pavilion strein — cu excepția* pirateriei, cum vom vedea mai jos. Fără îndoială că regula exclusivă a exteriorialității navelor în larg s'a lovit de unele piedici și inconveniente în multe domenii, din cauza diversității legislațiilor naționale. Deaceea a fost nevoie să se încheie convenții internaționale cu reguli uniforme pentru unele materii (abordaj, ajutor în caz de naufragiu, etc.). Naționalitatea năvii este o chestiune de drept intern și depinde fie de naționalitatea proprietarului, fie de cea a căpitanului de vas și a echipajului. La noi, *Legea pentru organizarea marinei comerciale* (art. 2) prevede că dreptul de a arbora pavilionul român pe un vas comercial, maritim sau fluvial, se acordă proprietarilor de naționalitate română. Acest drept se mai poate acorda și proprietarilor străini dacă sunt născuți și stabiliți în țară. Actele de naționalitate se întocmesc de Ministerul afacerilor străine.

Naționalitatea vasului se recunoaște după hârtiile de bord eliberate de autoritățile competente, căpitanului de vas; acestea fac probă *erga omnes* despre naționalitatea vasului.

Inscripția vaselor de comerț, în registre speciale în porturi și eliberarea unui certificat de inscripție sunt formalități admise de aproape toate legislațiile Statelor maritime. Prin tratatul dela Versailles s'a recunoscut chiar dreptul de pavilion maritim și Statelor lipsite de ieșire la mare, cu condiția ca vasele respective să fie înscrise într'o localitate depe teritoriul acestor State, localitate care, printr'o ficțiuni juridică, era socotită ca port de înregistrare al vaselor.

Consecința regulei competenței exclusive a Statului asupra vaselor sub pavilion național, în materie de acte coercitive în largul mării, este *ceremonialul maritim*, care astăzi este o regulă de politeță pe mare, iar în trecut era un mod de afirmare a superiorității navale a unor State.

---

[1]) Ne vom ocupa într'un articol viitor despre marea teritorială în legislația și practica românească.

Trecem peste conflictele sângeroase care au luat naștere în decursul istoriei din ceremonialul maritim și amintim numai că el se execută pe bază de *reciprocitate*.

Navele de război nu au, în largul mării, față de navele particulare sub pavilion străin, alte puteri decât acelea de a „recunoaște" naționalitatea lor, fără a putea proceda la vreo „anchetă asupra naționalității și pavilionului", prin examinarea hârtiilor de bord. La aceasta se reduc puterile de *poliție generală* care aparțin navelor de război în largul mării, în raporturile internaționale. Puterile de *poliție specială* pot fi exercitate de navele de război asupra navelor particulare sub pavilion străin, numai pe baza unor convenții internaționale și numai între părțile contractante (pescuit, cabluri, submarine, etc).

2. *Libertatea de navigație prin abolirea pirateriei.* Pirateria era o expediție armată întreprinsă pe mare fără autorizația Statului și folosindu-se de violență pentru a obține un câștig (*Perels*, pag. 136, citat la bibliografie). Ea a fost timp îndelungat o primejdie serioasă pentru navigație.

Doctrinarii de drept internațional maritim au socotit pirateria ca o excepție dela competința exclusivă a Statului asupra navelor sub pavilion național, în largul mării. Vasul pirat, prin acțiunea lui, se „denaționalizează" și pierde, astfel, dreptul de protecție al pavilionului. Deaceea, interesul siguranței navigației și al legitimei apărări a tuturor Statelor a creat regula că orice navă poate distruge sau captura un vas pirat și că orice Stat poate să-l judece aplicându-i legea sa penală națională.

3. *Abolirea comerțului cu negri*, consecință firească a proclamării principiilor de libertate omenească în lume la începutul secolului trecut. Comerțul cu sclavi negri era o ocupațiune aducătoare de mari câștiguri. La 1806 parlamentul britanic declară ilicit acest comerț asimilându-l cu pirateria și aplicându-i, deci, toate dispozițiile legale și de poliție ale pirateriei. La Congresul dela Viena (1815) s'a redactat o declarație de principiu prin care se condamna comerțul cu negri. La 1841 se încheie cea dintâi convenție cu caracter general care și ea asimila comerțul cu negri cu pirateria. Convenția prevedea dreptul de vizită reciprocă a navelor aparținând părților contractante asupra navelor care erau bănuite că se ocupă cu acest fel de comerț. In sfârșit actul general dela Bruxelles din 1890 conține dispoziții generale cu scopul de a aboli definitiv comerțul cu negri pe orice mare a globului.

4. *Siguranța și poliția generală a navigației* în largul mării isvorăsc dintr'o serie de convenții cu caracter general adoptate de majoritatea Statelor.

Pentru a evita ciocnirea vaselor în larg a fost nevoie de regule uniforme privitoare la luminatul vapoarelor. Regulile acestea, spre deosebire de altele, sunt regule internaționale. In această materie s'a adoptat de majoritatea Statelor, *regulamentul britanic pentru evitarea abordagiilor*, prin introducerea prevederilor lui în legislațiile interne.

La 1855 a fost elaborat în Anglia *codul internațional de semnale*, care a fost adoptat într'o conferință internațională, la Londra, în 1879, și a primit, apoi, modificări succesive, la 1926 și la 1927, în conferința internațională radio-telegrafică dela Washington.

La 1910 s'au încheiat la Bruxelles două convenții, una *privitoare la abordaj* și alta *privitoare la asistență și salvare în larg* în caz de primejdie. Pe lângă prevederile cu un adânc substrat umanitar, aceste convenții au regule privitoare la conflictele de legi care isvorăsc mai ales de pe urma abordajului în largul mării.

Pentru *salvarea vieții omenești pe mare* s'a încheiat o convenție la Londra la 1929, cu dispoziții foarte importante privind obligativitatea construcției unor instrumente speciale ce servesc la salvarea oamenilor în caz de primejdie (bărci de salvare, etc.).

Tot pentru siguranța navigației s'au construit faruri pe toate coastele mărilor spre a folosi la orientarea vapoarelor în timpul nopții; unele din aceste faruri au fost construite prin sforțările și contribuțiile comune ale mai multor State (cum e farul *Spartel* de lângă Tanger).

5. *Poliția specială* a largului mării privește *reglementarea libertății de așezare a cablurilor submarine și reglementarea pescuitului.* Dela instalarea primelor cabluri submarine pe la jumătatea secolului trecut, s'a pus problema protecției juridice a acestor mijloace noui de comunicație. După mai multe încercări de legiferare internațională, s'a încheiat o *convenție la Paris la 1884* pentru protecția cablurilor submarine. Convenția se aplică tuturor cablurilor instalate de State sau de particulari și are dispoziții amănunțite privitoare la pedepsirea infracțiunilor de deteriorare a cablurilor și la jurisdicțiile competente.

In privința *pescuitului*, principiul care rezultă din doctrina libertății mărilor este acela al libertății pescuitului în larg, pentru orice supus, indiferent de naționalitate.

In consecință, oricine pescuește în largul mării e ținut să se supună regulilor Statului sub a cărui pavilion este. Se întâmplă însă că în acelaș loc pescuesc indivizi de naționalități diferite; de aici se nasc conflicte și, deci, s'a născut și nevoia de reglementare a pescuitului.

In această materie nu există convenții cu caracter general, ci numai unele convenții aplicabile unor anumite mări. Cea mai de seamă este *Convenția dela 1882 privitoare la poliția pescuitului în marea Nordului*, ale cărei prevederi au intrat și în alte convenții încheiate ulterior. Convenția stabilește regule privitoare la: semnele exterioare ale navelor de pescuit, documentele justificatoare ale naționalității navei, instrumentele de pescuit autorizate sau interzise, precauțiunile pentru evitarea conflictelor între pescari, interzicerea de a tăia plasa de pescuit a unui vas strein, interzicerea de a purta pe bord instrumente a căror destinație ar fi distrugerea sau tăierea plaselor.

6. După cum largul mării este liber, tot astfel și *spațiul atmosferic de deasupra lui este liber.* Convenția pentru navigația aeriană (C. I. N. A.) încheiată la Paris la 1919 spune că suveranitatea Statului se exercită asupra spațiului atmosferic de deasupra teritoriului și de deasupra mării teritoriale; largul mării deci nu aparține vreunei suveranități, este un *res nullius*.

Subscriți la bonuri pentru înzestrarea armatei

Dispoziţiile Convenţiei dela Paris care privesc siguranţa navigaţiei aeriene, trebuesc fără îndoială, aplicate şi spaţiului atmosferic de deasupra largului mării — cu toate că Convenţia n'are nicio prevedere în acest sens.

* * *

Acestea sunt aspectele juridice principale ale problemei libertăţii mărilor în timp de pace. Libertatea mărilor este una din cele mai importante probleme atât pentru dreptul modern al ginţilor, dar mai ales pentru viaţa popoarelor. Respiraţia maritimă a unui Stat este asemănătoare cu respiraţia unei fiinţe vii. Deaceea noi Românii trebuie să fim cu toţii pătrunşi de acest adevăr, căci ieşirea la mare este pentru noi un adevărat „spaţiu vital" al nostru, — ca să întrebuinţăm un termen atât de la modă astăzi — după cum Dunărea este artera noastră vitală. Istoria noastră naţională ne arată că oridecâte ori căile maritime erau închise pentru noi, de atâtea ori un adevărat întunerec se lăsa asupra vieţii poporului român. Astăzi, cu cât apele mării sunt şi vor fi mai libere şi deschise, cu atât civilizaţia şi cultura noastră vor fi în necontenit progres.

DIMITRIE GHERASIM

BIBLIOGRAFIE. — Pentru cetitorii care ar dori să cerceteze această foarte însemnată problemă adaug câteva recomandări bibliografice:

Böthlingk, *Die Völker und das Meer im Laufe der Jahrtausende*, Berlin, 1915; Bourquin, Maurice, *L'organisation internationale des voies des communications*, în: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye, 1924, vol. IV; Daşcovici N., *Marea Noastră sau regimul strâmtorilor*, Iaşi, 1937; Idem, *Dreptul comunicaţiilor internaţionale*, în Almanahul „Argus" 1931; Idem, *Libertatea navigaţiei în Mediterana şi interesele noastre naţionale*, Iaşi, 1938; Dupuis, Charles, *Liberté des voies de communications* (Recueil-Haga, 1924, vol I); Idem, *La liberté des mers*, în: Journal de Droit International Clunet, 1919; C-dor Fundăţeanu Preda, *Libertatea mărilor şi prizele maritime*, Bucureşti, 1935; Gidel, Gilbert, *Le droit international public de la mer*, vol. I, *La haute mer*, Paris, 1932; Grisson Philippe, *La liberté des mers et la rivalité anglo-americaine*, Paris, 1930; Laun Rudolf, *Die Internationalisierung der Meerengen und* Kanäle, Haga, 1918; Perels, *Manuel de Droit maritime international*; Smesters Constant et Winkelmolen Gustave, *Droit maritime et droit fluvial*, 3 vol., Bruxelles, 1929; Stier Somlo, *Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht*, Leipzig, 1917; de Visscher, Charles, *Le Droit international des communications*, Gand, 1923.

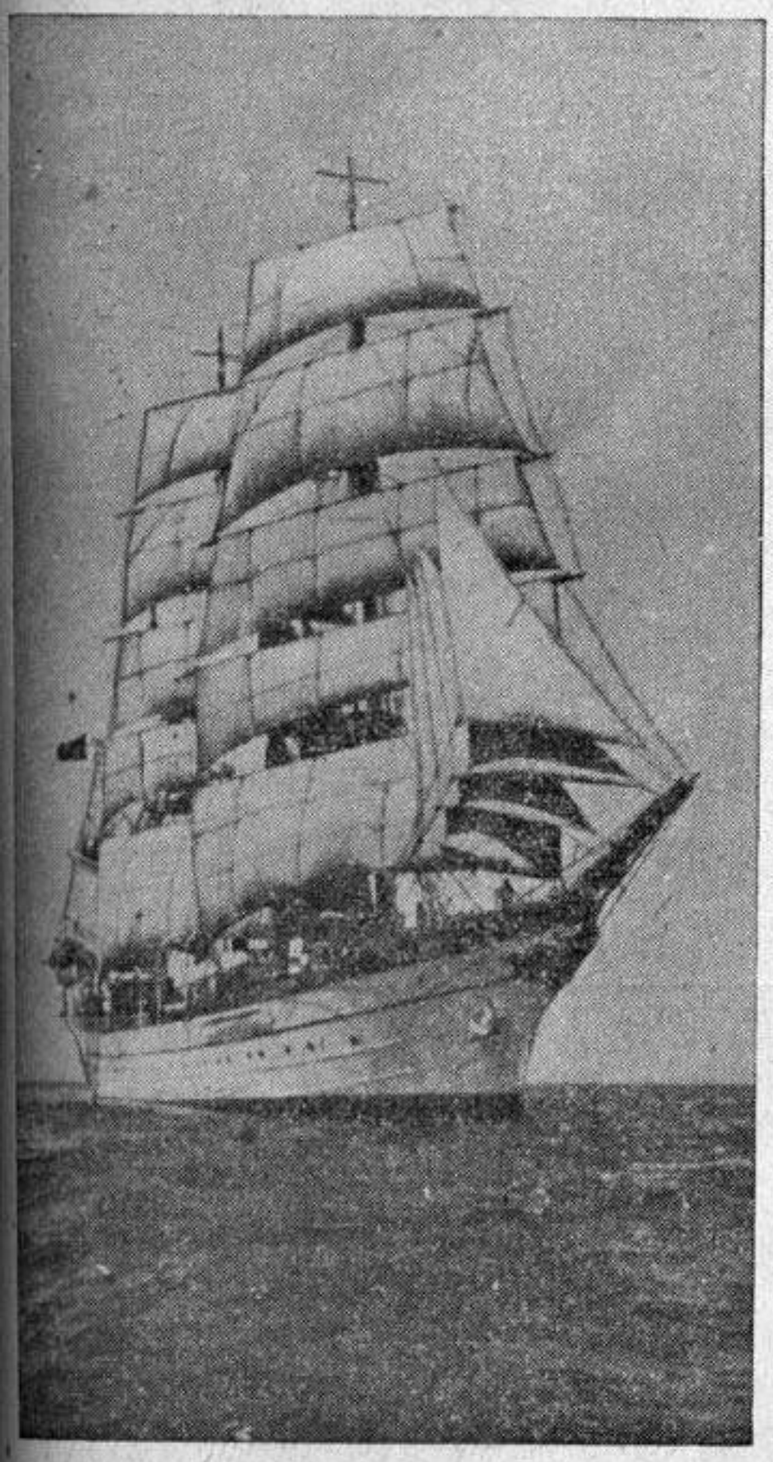
„ŢUDOR"

S. A. R. PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

FABRICA ŞI BIROUL CENTRAL:
BUCUREŞTI III, CALEA DOROBANŢILOR, 103-105
TELEFON: 2-18/35 ◆ Adresa telegrafică: «FABRICATUDOR»

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE ACUMULATORI STAŢIONĂRI pentru: uzine electrice şi substaţiuni (acoperirea vârfului) tramvaie electrice (tamponare) fabrici, bănci, hoteluri, cinematografe, magazine de mărfuri (baterii de racordare) baterii cu grupuri eterogene penfru case particulare, etc., staţiuni telegrafice şi telefonice. — ACUMULATORI DE TRACŢIUNE pentru: locomotive de manevră, locomotive de mină, automotoare de căi ferate, automobile electrice, cărucioare electrice, bărci electrice, etc. ACUMULATORI «VARTA» pentru: luminatul şi pornirea vehiculelor cu motoare termice (automotoare, automobile avioane) adiofonie, telefonie, telegrafie laboratorii lămpi de mână, etc.

La cerere: studii, proiecte şi oferte fără plată prin inginerii specialişti ai Societăţii



Nava şcoală „Mircea"

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea"

(8)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

31 Iulie.

Sfârşit de lună şi capătul cel mai de vest al călătoriei lui „Mircea".

Lumina farului dela Almina săgetează orizontul mării.

Bezna nopţii este luminată din când în când de apariţia lunii.

Dinspre coloanele lui Hercule începe să sufle un vânt care se întăreşte mereu. Derivarea lui „Mircea" către strâmtoare se schimbă spre Nord.

O dreaptă de înălţime la Jupiter şi un relevment la farul Almina dau punctul navei. Din locul iniţial de stopare până în momentul determinării punctului cu Jupiter, „Mircea" a fost derivat cu 35 Mile; adică cu aproape 2 noduri.

Vântul dinspre Vest împrăştie norii cerului şi frământă apa mării.

Pe bolta cerească senin, pe întinsul apei răscoliri de valuri şi facţionarii Navei Şcoală „Mircea" îşi strigă cadenţat „consemnele şi răspunsurile". In melodia lor este o notă de entuziasm, fiindcă orizontul este clar şi se văd până departe locurile prin cari vor fi purtaţi de nava lor, cum de 2400 ani au tot fost purtaţi marinarii veacurilor şi neamurilor.

Forţa vântului tot creşte şi la 5 h este 6. Faptul de ziuă se profilează pe munţii din jurul Gibraltarului. Pe măsură ce zorile dimineţii îşi anunţă lumina dinspre răsărit, paloarea farului dela Almina creşte şi la 5 h 30 m nu se mai vede de loc.

Se fac pregătiri de sosire.

Motorul este gata şi la 5 h 58 m se pune maşina pe drum în Da = 290° şi apoi în Da = 285°.

Pe măsură ce ne apropiem de Gibraltar se vine în drum Da=283°, Da = 281° şi la 7 h 50 m se ia Da=280°. Viteza navei este mărită dela 120 rotaţii la 170 rotaţii.

Vântul bate contrariu drumului navei şi are forţa 5. Din acest motiv înaintarea spre strâmtoare este mult redusă faţă de cea corespunzătoare celor 170 rotaţii.

Prin relevmente la Sierra Bermeja şi la Sierra Bulones se determină punctul navei la 8 h.

Suntem încă departe de marea stâncă pe care Amiralul Rooke a dat-o în stăpânirea Englejilor din anul 1704.

La 19 h 18 m se schimbă drumul şi se ia Da = 265°. Elevii sunt adunaţi pe punte la centru şi li se ţine o conferinţă.

Marea stâncă se profilează din aproape mai în aproape, străjuind intrarea din ocean în Mediterana.

La 11 se vine din nou în Da = 290° şi peste 15 minute se trece la travers tribord de Capul Great Europa.

Când ceasul este 11 h 26 m gornistul sună: „posturile de sosire" şi începe intrarea spre interiorul băii Gibraltarului şi Algesirasului. Din acest moment se face navigaţie în drumuri practice, se lasă scara şi se iau măsuri pentru a putea să se urce la bord pilotul şi ofiţerul de complimentare.

La 11 h 40 m pilotul se urcă la bord.

Intrăm în port la 11 h 51 m şi peste câteva minute suntem legaţi la geamandură. O şalupă a Marinei Regale britanice acostează la scară şi la 12 h 05 se urcă la bord ofiţerul trimis în complimentare.

Deacum suntem staţionari în portul militar englez al punctului întărit Gibraltarul.

Staţionarea în Gibraltar.

In după masa zilei de sosire — 31 Iulie — încep vizitele protocolare. Sunt însă fapte diverse, cari nu trebuesc să scape. Nava deabia legată de geamandură şi o şalupă cu un civil s'a apropiat şi acostat la tribord. El se urcă la bord, radios, cu un pachet în mână: sunt scrisori. Fiecare se întreabă dacă are veşti din ţară, dar nu s'a dat încă „liber dela posturile de sosire" şi frontul se păstrează. Când trompetul sună liber fiecare, cu o întrebare din ochi, îşi cere epistola. Sunt puţine şi puţini acei cari au răspunsul!

Speranţa unor veşti de acasă şi dorul de cei lăsaţi, se frânge într'o nouă speranţă pentru alt port.

Cu primul civil venit la bord, s'a deschis drumul altora. Sunt furnizorii de diferite feluri.

Printre ei se strecoară la bord şi consulul României, în mare ţinută.

La 14 h 25 m Comandantul navei se ambarcă în şalupă.

Garda a dat onorul şi acesta este cel dintâi semn că au început vizitele.

Prima făcută este la Amiralul Comandant din Gibraltar. Ea se termină repede şi Comandantul navei revine la bord la 14 h 50 m.

Exact după 10 minute vizita este întoarsă prin venirea la bordul lui „Mircea" a Domnului Amiral Wodehouse în persoană. Se întreţine cu Comandantul navei,

timp de 20 minute şi la 15 h 20 m şalupa cu pavilionul englez se desprinde dela scara lui „Mircea" cu Amiralul Comandant la bord.

Protocoiul zilei de 31 Iulie s'a terminat.

La 15 h 38 m se dau permisionerii la oraş şi bordul de serviciu execută exerciţii de bărci şi şalupe.

1 August.

In dimineaţa zilei de 1 August, Comandantul navei face vizită Generalului Guvernator al Gibraltarului. Vizita este întoarsă prin aghiotantul personal al Generalului.

Ca o atenţie deosebită pentru Nava Şcoală „Mircea" Comandantul Navei, cu trei ofiţeri, sunt invitaţi la dejun de către Domnul Amiral Wodehouse.

In după masa zilei „Mircea" este vizitat de un grup de ofiţeri din Marina Regală Britanică cu familiile lor. Bordul liber dă permisioneri la oraş.

Cu vizita Englejilor se termină programul staţionării navei în portul militar al Gibraltarului.

Zilele puţine ale acestui program au fost totuşi suficiente pentru a se constata odată în plus curtoazia proverbială a Englejilor.

De acum alte porturi, pentru a se vedea alte obiceiuri.

Instrucţia.

I. — In Mare.

Dela Palma la Gibraltar nava a rămas în mare cinci zile. In acest răstimp s'au executat în general 26 ore de instrucţie teoretico-practică, fără a se mai socoti orele de pură practică în timpul serviciului de zi şi de noapte şi în timpul când s'a dat la diferite posturi — în special „la posturile de manevrarea velelor".

Dacă la cele 26 ore socotim numai orele serviciului executat pe borduri şi grupe de serviciu, cu o repartiţie de minimum 8 ore la două zile, adică cel puţin 20 ore în cinci zile, atunci avem pentru fiecare elev 46 ore de activitate în plină mare, în afara diferitelor posturi şi lucrărilor executate de fiecare în timpul liber.

In staţionare şi Port.

Pe parcursul Palma-Gibraltar, nava a rămas în derivă de două ori şi cu această ocazie s'au executat exerciţii de „lăsarea bărcilor la apă", urmate de exerciţiile de rame şi ţinerea cârmei.

Aceste şedinţe au format şi ele un total de cel puţin trei ore pentru fiecare elev.

Activitatea celor cinci zile din timpul etapei a IV a călătoriei a îndreptăţit ca în portul Gibraltar echipajul să fie lăsat în cele două zile, pentru complectarea caetelor şi tuturor lucrărilor personale şi pentru lucrările navei, iar după masă s'au dat permisioneri la oraş din bordul liber.

In ce priveşte cele trei ore de conferinţă, două au fost dedicate portului Toulon şi expunerea ce s'a făcut în aceste două şedinţe de câte o oră se anexează în extenso la această dare de seamă.

A treia şedinţă a fost asupra bătăliei navale dela Minorca din 20 Mai 1756.

In rezumat, s'a arătat care era situaţia internaţională din acel timp, care erau posibilităţile flotelor franceză şi engleză şi ce prezentau pentru Mediterana, Balearele şi celelalte insule ale occidentalului său bazin.

Cu această introducere s'a trecut la aşa zisa bătălie navală şi s'a arătat cum au strălucit prin lipsă de iniţiativă cei doi Amirali Comandanţi-şefi : La Gallissoniére şi Byng.

Rezultatul acestei acţiuni combinate, dusă cu timiditate de cei doi adversari, a fost ocuparea şi stăpânirea Minorcei de către francezi, prin căderea totală în mâinile lor a Port-Mahonului şi a fortului Saint-Philippe.

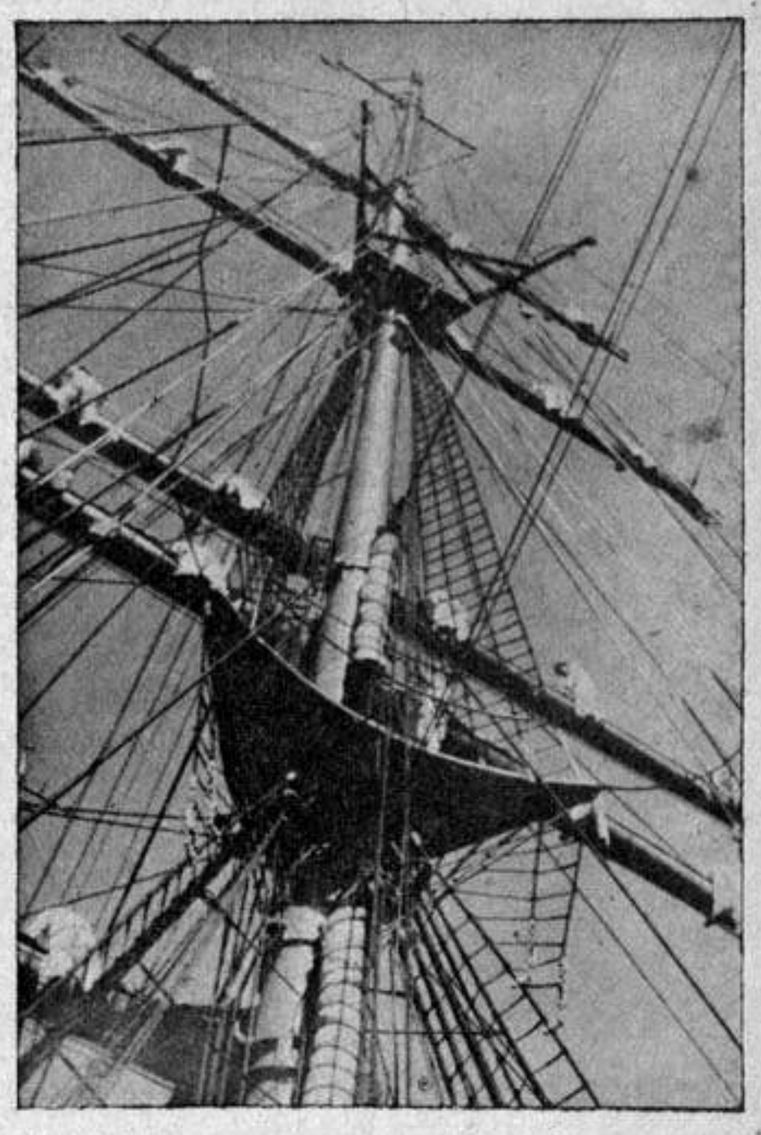
Flota engleză, cu slabe avarii, a înregistrat cu această ocazie o înfrângere ceva mai dureroasă ca cea dela 1744 şi Amiralul-şef Byng a plătit cu capul lipsa sa totală de iniţiativă şi respectarea rigidă a „liniei de şir" a Ducelui de York.

Concluzii.

Etapa a IV a călătoriei lui „Mircea" a fost foarte bogată în fapte cari vor constitui frumoase lecţii pentru cei ce îşi fac ucenicia de marinari.

Vântul nu a suflat cu dărnicie, dar s'au făcut eforturi pentru a merge cu velele întinse.

Din atari eforturi s'a ajuns să se obţină din totalul de



Pe Vergi !

516 mile parcurse dela Palma la Gibraltar cifra de 218 mile navigaţie cu pânze. Aceasta înseamnă un procent de 42% cu vele. Timpul cât nava a navigat a fost de 92 ore şi 45 m.

Din acestea s'au făcut 43 ore şi 40 minute cu vele; adică un procent de 47% cu pânzele întinse.

Media de viteză a navei a fost 5,6 noduri. Din comparaţia procentelor, această medie se repartizează la 5 noduri cu vele şi 6 noduri cu motorul.

Locurile prin cari nava a trecut sunt tocmai din acelea cari amintesc vremuri de glorie ale navigaţiei cu pânze, fiindcă prin aceste meleaguri au trecut marii navigatori ai timpurilor uitate.

Cu un suflu de entuziasm şi cu îndemnurile ce nu lipsesc o clipă, elevii Navei Şcoală „Mircea" au datoria să fie mai mult decât înaintaşii lor.

Increderea într'un viitor mai plin de înfăptuiri pare a nu lipsi. (va urma)

Comandantul Navei-Şcoală „Mircea"

COMANDOR AUGUST ROMAN

ZIUA MARINEI

(Continurae din pag. 263)

din o pușcă minusculă din lemn, cu care micii marinari dau onorurile. Surpriza aceasta a plăcut foarte mult atât oficialităților cât și vizitatorilor tineri și adulți. După solemnitatea deschiderii a început vizitarea expoziției, explicațiile fiind date de către expozanți. Trebue să accentuăm, că majoritatea fotografiilor a fost adunată din colecții particulare, lucru destul de greu în părțile aceste, unde numai foarte puțini au avut ocazia să vadă mare în realitate. Cu toate acestea toată lumea a fost mulțumită.

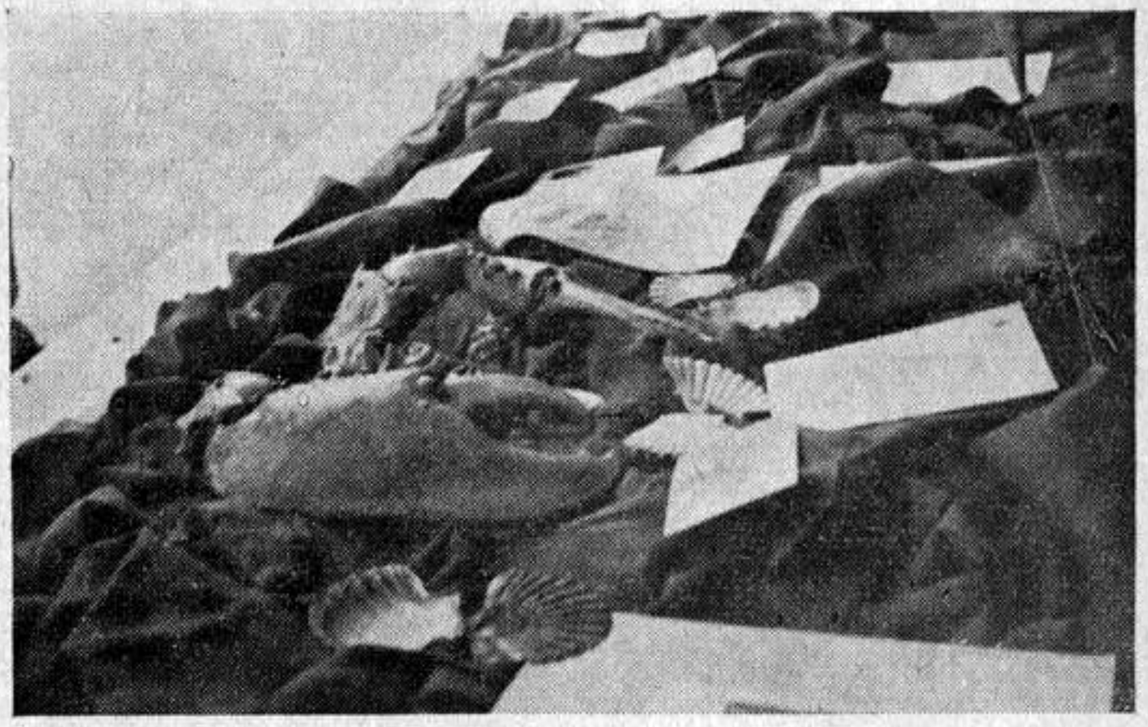
Materialul expus se compune astfel:

Liga Navală Română a trimis 57 de fotografii, din cari în lipsă de spațiu am expus numai 38, prezentând vederi din țară, submarine, defilări, etc., subiectul a fost ales în așa fel ca să nu se repete prin diferite colecții. Urmează colecția D-lui profesor *Valer Pușcarui* cu 29 fotografii cu vederi de pe mare, lacuri și râuri din țară, dintre cari au plăcut mai mult fotografiile mari dela Ada Kaleh și Cazane. D-l profesor Precup a expus 34 fotografii prezentând diferite aspecte dela Jamboreea dela Mamaia din 1934. Domnișoara *Eugenia Morariu* prezintă în 15 fotografii vederi excepțional de frumoase din Svedia. D-l *Albin Morariu* prezintă 3 grupuri de fotografii, una imaginează concursurile de înnot dela Olimpiada din Berlin, alta arată diferitele aspecte ale excursiunei cu barca „CLUJ" dela Tulcea la Ecrene timp de o lună și a treia vederi din Egypt cu ocazia unei excursiuni a D-Sale, în total 33 fotografii cu adevărat artistice. D-l *Valer Seredan* expune în 54 fotografii diferite vederi de pe litoralul Mări Adriatice, manevrele vaselor de război, scufundări de cargoboturi, submarine, precum și câteva vederi din China. Tot D-sa a expus și un tablou fotografic al Gărzii Naționale a Marinarilor Români din Pola (Italia), o broșură a istoricului acestei gărzi, 2 clișee reprezentând trecerea pe sub Poarta Aurea din Pola a trupelor italiene și a Gărzii Marinarilor din Pola și o adunare a naționalităților. D-l *Lakatos Carol* în 13 fotografii prezintă farul de pe insula Lagosta, distrus în războiul mondial, dirijabilul „Citta di Ferrara" și alte vederi de pe litoralul Mării Adriatice. Firma *„Fotofilm"* din Cluj expune 20 de fotografii mari reprezentând vederile cele mai frumoase a lacurilor și mării noastre. Firma *Ioanovici* prezintă 6 fotografii artistice din Italia și Germania. Firma *Kovacs* și fiul prezintă 3 fotografii foarte frumoase cu subiect acvatic. D-na *Negru* a depus pentru expunere un album cu vederi din Balcic. D-l *Popa Aurel* a expus 2 foarfeci a unui rac marin de dimensiuni uriașe din Marea Adriatică, precum și 9 scoici frumoase și 10 vederi de pe litoralul Adriei. D-l *Dékany* a expus în 5 cărți planșe, desemne și instrucțiuni pentru învățarea înotului.

Expoziția a fost deschisă timp de 6 zile dela 15-20 August a. c. între orele 10-14 într'un local de prăvălie central oferit gratuit din partea Societății „Sorecani" din Cluj. Seara expoziția era feeric luminată. Pentru a se vedea interesul ce publicul Clujan îl manifestă pentru astfel de expoziții am depus o coală pentru semnăturile vizitatorilor majori bărbați, cărora le-am distribuit broșuri și reviste, din care reese că au fost 530 din categoria aceasta, deci vizitatori total au fost peste 1000.

Atât intrarea cât și distribuirea broșurilor a fost gratuită.

Decorurile au fost împrumutate după cum urmează: Un tablou mare a M. S. Regelui dela Uzina Electrică,



Uriașele picioare—foarfec ale unui rac de mare expus de d. Popa.

draperii, embleme și fanioane dela Primăria Cluj, draperii, paravane, pavilioane dela Societatea „Șoimii Carpaților". Curent electric, material de instalație, inscripții etc. din partea Uzinei Electrice date în mod absolut gratuit.

Organizarea tehnică și de aranjament precum și achiziționarea fotografiilor a fost executată cu mare însuflețire și pricepere din partea D-lui *Albin Morariu* cunoscutul sportiv din Cluj.

Partea administrativă a fost deservită de D-l *Valer Seredan*, secretarul filialei din Cluj.

Mulțumim tuturor instituțiunilor publice și particulare, precum și persoanelor cari ne-au stat în ajutor la organizarea acestei expoziții, care a reușit peste așteptările noastre, dar mai ales D-lui ing. Eugen Munteanu, directorul general al Uzinelor Electrice din Cluj, vicepreședintele filialei Cluj, care a intervenit pentru obținerea gratuită a localului, ne-a pus la dispoziție material electric, curent, tablouri precum și personalul necesar la aranjare în mod absolut gratuit.

In concluzie, cu rezultatul acestei expoziții am făcut experiența, că cu toate timpurile grele prin care trecem, publicul clujan are un deosebit interes pentru mare și marină, astfel că organizarea filialei merge pe calea cea mai bună, trebuind însă să se țină permanent treaz acest interes prin diferitele manifestațiuni, ale Ligii Navale Române.

GALAȚI

Tradiția serbărilor zilei de Sf. Maria, când se sărbătorește patronul marinarilor, impune pe lângă pomenirea celor care s'au sacrificat pentru prosperarea marinei românești, și o serbare sportivă nautică, prilej de afirmare a tineretului sportiv ce se dedică preocupărilor nautice românești.

Astfel în după amiaza zilei de Joi 15 August s'a desfășurat în organizarea Flotilei fluviale a Diviziei de Dunăre o foarte reușită serbare nautică, cu caracter pur tehnic ostășesc.

Au luat parte toți ostașii marinari și comandanții lor între cari s'a remarcat prezența d-lor: secretar general al rezidenții Dunării de Jos cu d-na; ing. Capșa cu d-na, comandor Zlatian Paul, comandantul Flotilei Fluviale, comandor Bardescu N., șeful de stat major al diviziei de Dunăre, lt. comandor Eugeniu Săvulescu, șeful de

stat major al Flotilei fluviale și secretar general al FRSN comandor Rețeanu, comandor Borcea, etc.

Programul a fost alcătuit din curse de caiace străjerești, înnot fond, sărituri, puiuri de vedete, bărci marine 4 plus 1 și bărci marine 8 plus 1.

Cursele s'au desfășurat pe Dunăre în fața portului dealungul escadrei de monitoare la ancoră, cari aveau un aspect festiv, marcat prin coloritul viu al pavoazului și culorile sobre ale vapoarelor precum și încurajerile ostașilor de pe monitoare, ce aveau echipe concurente.

Rezultatele obținute au fost interesante. Lupta a fost foarte spectaculoasă, în special cursele de bărci marinărești 8 plus 1 unde s'a distins echipajul monitorului Lahovary.

Juriul compus din comandanții de monitoare a decernat numeroase premii, compuse din cupe, premii în bani și plachete oferite de Federația Română de Sporturi Nautice.

La sfârșitul concursurilor d. comandor Paul Zlatian a ținut marinarilor o înflăcărată cuvântare arătând importanța zilei, și arătând că flota de Dunăre este oricând gata să-și facă datoria. Deasemeni d. comandor Zlatian a adus mulțumurile sale d-lui amiral adjutant N. Păiș, ministrul Aerului și Marinei și președinte al FRSN pentru sprijinul acordat sporturilor nautice.

Competițiunile au luat sfârșit în uralele entuziaste ale echipajelor.

PIATRA-NEAMȚ

Ziua Marinei a fost serbată în localitate printr'un Te-Deum, oficiat la catedrala lui Ștefan cel Mare, de protoereul D. Nourescu, răspunsurile fiind date de corul catedralei de sub conducerea maestrului Alberto Cirillo.

La solemnitate au participat d. col. Georgescu, prefectul județului și președintele filialei L. N. R. Piatra Neamț ; col. Costinescu, com. garnizoanei, Dărmănescu, com. leg. de jandarmi ; toți membri fondatori, reprezentanții tuturor autorităților civile și militare, culturale, comerciale, industriale și a asociațiilor a căror principală ocupație e în strânsă legătură cu plutăria, pescăria și vânatul.

După Te-Deum, pr. D. Nourescu a citit lista tuturor eroilor marinari — ofițeri, subofițeri și soldați — căzuți la datorie în cele trei campanii. A urmat sfințirea unui frumos pavilion, oferit de centrala L. N. R. Pavilionul a fost purtat de 6 elevi de liceu. Cu această ocazie d. prof. Virgil Dobrescu, dir. șc. normale de băeți și președintele căminului cultural județean a rostit o cuvântare arătând rostul acestei serbări pentru viața națiunii. Serbarea s'a încheiat cu „Imnul Regal".

Tet-Deumul oficial la Piatra-Neamț

Membrii filialei Piatra-Neamț la Tet-Deum

Un program mai amplu nu s'a putut desfășura din caza timpului defavorabil, deși în localitate se întocmise un frumos program ce putea fi executat pe apa Bistriței.

Pentru viitor, însă d. prefect și întreg comitetul filialei a fixat un plan de activitate intensă cu serbări, excursii pe Bistrița, cu opriri prin diferite localități unde se vor desfășura serbări cu programe marinărești.

Din Ziarul Universul.

CĂLĂRAȘI

Anul acesta, prima dată în orașul nostru, Ziua Marinei, a fost sărbătorită sub directă conducere și organizare a Filialei LNR Călărași.

Serbarea s'a desfășurat într'un cadru restrâns din cauza marelui doliu ce a cuprins țara, prin pierderea Basarabiei și a Bucovinei de Nord.

La ora 11 a. m. pe platoul în fața Bisericei Catedrale, în prezența D-lui Comandant al Garnizoanei, a D-lui Primar al orașului, a autorităților civile și militare, a ofițerilor din Garnizoană și a marinarilor vaselor aflate în port și în prezența unei Companii de Infanterie și a unui numeros public, s'a oficiat un Serviciu Divin pentru pomenirea marinarilor eroi, morți pentru întregirea neamului și în amintirea cărora întreaga asistență a păstrat un moment de reculegere.

După oficierea Serviciului religios, D-l Lt.-Colonel Kiselevski, membru în comitetul LNR Călărași, a rostit următoarea frumoasă cuvântare, închinată marinarilor eroi și a Ligei Navale, îndemnând tineretul ialomițean să se înscrie în număr cât mai mare în Ligă.

Cuvântarea d-lui Lt.-Colonel Kiselevski

Onorate autorități, prea cinstiți cetățeni, ostași,

Astăzi în tot cuprinsul țării se serbătorește Ziua Marinei fixată în ziua de Sf. Maria de Scumpa și în veci neuitata Noastră Regină Maria.

Astăzi e ziua marinarilor, zi de manifestare a dragostei ce o au toți românii pentru marina și pentru apele românești, zi de scrutare a trecutului marinăresc, când toată suflarea românească și în special iubiții noștrii marinari prăznuesc cu o adâncă religiozitate și pioasă reculegere pe toți marinarii eroi, care au căzut la datorie pentru apărarea apelor românești.

Se cuvine și vă rog, ca în semn de omagiu pentru neperitoarea memorie a acestor eroi, să păstrăm un minut de reculegere.

In acest an în orașul nostru se sărbătorește pentru

prima oară Ziua Marinei sub auspiciile Filialei Ligii Navale Române sucursala Călăraşi care a luat fiinţă în ziua de 4 Iulie 1940.

Şi pentru că Ziua Marinei este strâns legată cu Liga Navală Română, vă rog să-mi ingăduiţi ca să abuzez puţin de răbdarea Dvs. şi să fac un succint istoris al acestei Ligi şi a scopului ei, ca unul ce fac parte din Comitetul Filialei Călăraşi.

In anul 1927 mai mulţi marinari cu suflet şi dragoste pentru marină au pus bazele Ligei Navale Române cu scopul de a înmulţi iubitorii de mare şi sporturi nautice, precum şi de a sădi în sufletul marelui public interesul în legătură cu problemele şi nevoile marinei noastre militare şi comerciale.

Din anul 1933, mai ales Liga Navală Română a desfăşurat o activitate rodnică, ajungând din câteva sute de membri şi 10 filiale in 1933, la 6000 membri şi 40 filiale în anul 1940.

Liga Navală Română are în programul ei crearea unui curent în opinia publică pentru cunoaşterea frumuseţilor şi bogăţiilor, precum şi importanţa apelor în general şi a Dunării şi Mării Negre în special.

De aceea mă adresez tineretului din acest judeţ rugându-l să cunoască ce darnică a fost Providenţa cu poporul român aşezându-l în bazinul Dunării şi până în Marea Neagră.

Ce aşezare minunată şi câtă bogăţie se desprinde dela cel mai mic pârâiaş de munte cu apele lui minerale şi până la bătrânul Danubiu cu fauna şi flora dela gurile lui, pe care le stăpânim în întregime.

Dar Marea, este plămânul pe unde respiră întreaga Ţară şi pe unde se scurg pe întregul glob bogăţiile solului românesc.

Deaceea grija la Mare şi mai ales în clipele de astăzi când se mută cu iuţeala vertiginoasă pietrele de hotare, cum se mută păsările călătoare la schimbarea anotimpului.

Pentru poporul român stăpânirea gurilor Dunării şi a acestei porţiuni din Marea Neagră este o chestiune de viaţă şi deci orice jertfe am face pentru întărirea şi apărarea lor, nu sunt de prisos.

Luaţi aminte tinerii Ialomiţeni şi astăzi când am plecat genunchii în faţa memoriei marinarilor eroi, să faceţi jurământul solemn de a sădi şi cultiva în sufletele voastre dragostea nestrămutată pentru tot ce este marinăresc şi atunci abea veţi fi în măsură să cunoaşteţi frumuseţea nepătrunsului abis de ape, pe valurile căruia se pierd privirile noastre spre imensitatea orizontului infinit.

Şi pentru a încheia cuvântarea mea fac un călduros apel la toţi cetăţenii oraşului Călăraşi şi ai Jud. Ialomiţa să se înscrie în număr cât mai mare în Liga Navală Română. Secţia Călăraşi, a cărei registre stau deschise în fiecare zi de lucru la secretariatul Ligii, la Căpitănia Portului Călăraşi.

BRĂILA

S'a oficiat un serviciu divin în catedrala Sf. Nicolae unde a luat parte toate oficialităţile din oraşul Brăila, în frunte cu D-l Colonel Rădulescu, Comandantul Garnizoanei şi D-l Prefect al Judeţului Brăila.

După oficierea serviciului divin s'a pomenit eroii marinari căzuţi pe câmpul de luptă, în campaniile din 1877-78, 1913 şi 1916—1919, după tabelul alăturat.

A luat parte şi o Companie din Regt. Geniu Marină şi un Plot. de marinari din Grupul Navelor Grănicerilor.

D-l Comandant al Geniului Marinei din Brăila a vorbit trupei despre însemnătatea zilei de 15 August când se serbează „Patronul Marinei".

După aceia D-l Comandor *C. I. Cerna* a ţinut o cuvântare în care a spus:

Vremurile grele prin care trecem, nu a mai făcut posibil ca în ziua de astăzi, zi de sărbătorire a patronului Marinei Noastre, să fie ca altă dată o zi de bucurie, ci numai o zi de reculegere în alt loc şi cu alte stări sufleteşti.

Pomenirea eroilor marinei căzuţi în războiul cel mare, care se făcea de obicei în un mediu marinăresc, ne obligă din cauza împrejurărilor s'o facem aici în cadrul sfânt al Bisericii noastre apărătoare şi alinătoare de totdeauna a neamului românesc.

Aflându-ne aici, pare că am fi mai aproape de Sfânta noastră Fecioară Maria, Patroana şi Salvatorea Marinarilor, al cărui hram îl prăznuim astăzi şi către care îndreptăm gândurile şi speranţele noastre făcându-I rugi fierbinţi de întărire şi liniştirea sufletelor noastre greu încercate.

Fie ca harul şi mila Sfintei Fecioare să se îndrepte către noi Românii, pentru a ne da puterea să trecem şi aceste timpuri şi strânşi uniţi să ne putem prezenta ca un tot viguros şi indivizibil.

Liga Navală Română, conştientă de rolul ce-i incumbă de a ţine vie în sufletul tuturor flacăra iubirii de mare şi marină şi de a răspândi şi întări spiritul marinăresc, în special în masa tineretului nostru, nu putea să nu profite de această măreaţă zi a marinei, fără a aduce un pios omagiu eroilor săi, căzuţi la datorie, ofiţeri, maeştrii, subofiţeri şi marinari către cari se îndreaptă gândul nostru cel mai respectuos şi în memoria cărora avem datoria să păstrăm un moment de reculegere.

Fie-mi permis cu această ocazie să mai arăt şi părerea unuia din foştii noştrii Comandanţi ai Marinei Amiralul Koslinschi, la împlinirea a 40 ani de domnie a Regelui Carol I-iu când ofiţerii din Marină au oferit marelui Rege un dar simbolic reprezentând un far, spunând între altele:

„Providenţa ne-a aşezat la gurile marelui fluviu Dunărea.

„In valea acestei ape s'au deslănţuit atâtea vitejii, s'au ciocnit şi s'au frământat multe şi felurite neamuri omeneşti.

„Nu găsim pagină din trecutul nostru, în care să nu întâlnim numele acesteia care ne scaldă Ţara, care ne-a ocrotit şi ne dă viaţă.

„Destinele României au fost pururea legate de ale Dunării, martora vitejiei voevozilor români şi a trăiniciei neamului nostru. De aceia ofiţerii din marină se simt mândrii de înalta misiune ce M. Voastră le-aţi încredinţat, dându-le în pază ţărmurile pământului strămoşesc.

„Timpurile de grea cumpănă ne-au ţinut departe de mare şi căile ei bogate. Amar de vreme a trecut până ce un mare domnitor român a câştigat prin puterea armelor neatârnarea şi stăpânirea mării, cea de mult pierdută de noi.

„Aţi dat României marea şi aţi trimis pe fii acestei ţări să se îndrumeze pe căile cele fără sfârşit, ca să facă cunoscute în largul lumii culorile steagului nostru şi numele de român.

„A fost dat Domniei Majestăţii Voastre, ca să vă întemeiaţi în ţară o nouă ramură de activitate românească şi care propăşind din zi în zi, duce astăzi peste mări şi ţări în răsărit, şi apus, sub tricolorul românesc, rodul pământului ţării noastre".

Dacă am evocat cele de mai sus cari reprezintă ideile înaintaşilor noştrii din marină, a fost ca să arătăm mai

întâi importanța Dunării noastre și să facem și o comparație între începuturile modeste ale marinei noastre de război și comerț cu marina actuală.

HÂRȘOVA

In conformitate cu dispozițiunile ordinului circular Nr. 10393/1940 al Direcțiunei Marinei Comerciale, avându-se în vedere și evenimentele în curs, cum și faptul că portul Hârșova este zonă militară, s'a dat serbării un caracter marinăresc în cadrul situației locale.

D-l Maior Ștefănescu Mihail, comandantul Batalionului 1 Pont. Fluvii, din Regimentul Geniul Marinei, și Comandant al Garnizoanei, animat de sentimente și dragoste marinărească, a făcut tot posibilul spre a se da serbării caracterul și amploarea cuvenită, dându-ne tot concursul.

In frunte cu D-l Maior Ștefănescu Mihail, ca președinte, s'a format un comitet compus din subsemnatul, D-l Prim Pretor Iulian Andreescu, D-l Primar al Orașului Romulus Dușescu, D-l Șef al Vămii I. R. Alexandrescu și D-l Șef al Poliției, Gheorghe Secară, care comitet a stabilit programul serbărilor.

Avându-se în vedere criza financiară, s'a adus la cunoștința publică, că serbarea are un caracter strict marinăresc și că intrarea atât la festivitățile din port, cât și la serbarea artistică culturală, ce a avut loc în sala D-lui Stelian Ștefănescu în după amiaza zilei de 15 August, este absolut benevolă.

Pentru reușita serbării, avându-se în vedere premiile concurenților și cheltuelile, din inițiativa D-lui Prim Pretor Iulian Andreescu, s'a colectat suma de lei 1650, bani personal depuși de membrii comitetului numit mai sus.

Sfințirea apei și a ancorei de flori s'a făcut la biserica din localitate, odată cu sfânta slujbă oficiată de preotul Ceorbru Ion, după care întreaga asistență, la ora 10 30 a pornit în port, în frunte cu armata (compania de onoare), unde în continuare s'a oficiat serviciul divin cu pomenirea eroilor marinari.

D-l Lt. Sacerdoțeanu Gh., delegat de D-l Maior Ștefănescu Mihail, a ținut o frumoasă cuvântare, în care a vorbit despre însemnătatea zilei, caracterul marinăresc al serbării, cum și simbolul cu privire la ancora de flori în pomenirea eroilor marinari.

La încheierea cuvântării, în uralele ostașilor, binecuvântarea preotului, fluerele sirenelor vaselor din port și în bubuitul exploziei unei dinamite, marinarii din marina regală și comercială, au lansat în mijlocul Dunării în fața asistenței, ancora de flori.

Serbarea nautică

1) Concursul de înot fond 3000 metri.

Au luat parte 15 candidați, localnici și din marina comercială.

Premiul I, fixat la suma de 300 lei, a fost câștigat de concurentul *Vasile Stoica*, din Hârșova, care a parcurs distanța în 25 minute și 30 secunde.

Premiul II, fixat la suma de 200 lei, a fost câștigat de concurentul Chivu Ion, din Hârșova, care a parcurs distanța în 28 minute.

Premiul III, fixat la suma de 100 lei, a fost câștigat de concurentul Tudor Sârbu, din Hârșova, care a parcurs distanța în 29 minute și 17 secunde.

2) Sărituri cu acrobație, înălțime 5 metri.

Premiul I, fixat la suma de 100 lei a fost câștigat de concurentul Gheorghe Petria, fiu de marinar.

Premiul II, fixat la suma de 50 lei, a fost câștigat de concurentul Marin Ștefănescu, cârmaci.

3) Prinderea a patru rațe, care a avut un succes foarte distractiv.

4) Scondrul cu pavilion, premiul 100 lei, a fost câștigat de Ismail Asan, din Hârșova.

5) Impărțirea premiilor când a luat sfârșit serbarea.

6) După amiază la ora 18, serbarea culturală s'a executat după programul următor în salonul d-lui *Stelian Ștefănescu :*

I. Spre portul madonelor cu chipul de ceară, (versuri de D-l Șerbănescu, ofițer de port ; recitări Gherasimat Gh).

II. Găscănescu (comedie într'un act).

Distribuția :

Găscănescu	Nicu Dumitrescu
Chelnerul	A. Porumbescu Pollo
Marinescu	G. Similaru
Compozitorul	A. Porumbescu Pollo
Suflerul	I. Baban
Criminalul	I. Georgescu
Dansatoarea	I. Similaru
Nebunul	I. Mocofan

III. Solo vocal, executat de Gh. Gălățeanu, stud. an. IV. Cons.

IV. Trei vagabonzi (comedie bufă).

Distribuția :

Gică	Nicu Dumitrescu
Costică	Ioan Baban
Celbosu	A. Porumbescu-Pollo
Văduva	G. Similaru

V. Solo de mandolină și chitară I. Niculescu.

VI. Solo vocală Gh. Gălățeanu (cantonete napolitane)

VII. Entreși repezi comice (somnabula).

Distribuția :

Pollo	A. Porumbescu
Niculinii	Nicu Dumitrescu
Somnabula	G. Similaru

VIII. Imnul Regal (executat de orchestră).

In ce privește colecta cocardelor, cheltuelile efectuate și situația bănească, se anexează alăturatului proces-verbal semnat de comitetul serbării, din care rezultă beneficiul net de lei 1430, care s'a înaintat cu mandat poștal, recipisa Nr. 374, Onor L. N. R. Suma s'a vărsat la fondul ajutorării refugiaților basarabeni și bucovineni.

BEREZENI

In conformitate cu ordinul Ligei Navale Române Nr. 1588/940, în ziua de 14 August anul 1940, am emis convocarea Nr. 8 însoțită de apelul Filialei către membrii Filialei ,către garnizoana locală, către comandanții P. P. și străjerești și către întreaga populație din comună .

In ziua de 15 August la orele 10 conducătorii Filialei, toate autoritățile comunale, Premilitarii, un pluton de soldați dela garnizoana locală sub comanda unui domn ofițer și mulți gospodari din sat, ne-am adunat la biserica comunei unde Sf. lor Preoți *M. Pascal* și *I. Balauca* au săvârșit serviciul religios pomenind pe toți eroii marinari căzuți pentru patrie în campaniile din 1877—78, 1913 și 1916—1919.

După săvârșirea serviciului religios a luat cuvântul domnul *Ioan Drăguț*, notarul comunei și secretarul Fi-

lialei, care a enumărat etapele de eroism ale marinarilor Romîni şi jertfele făcute în luptele cu Turcii la 1877-78 alături de flota rusă, cele din 1913 şi cele mai mari jertfe marinăreşti din anul 1916—1918.

Scoate apoi în relief situaţia Marinei noastre din trecut şi prezent şi ce trebue să facem pentru Marină în viitor, pentru ca să ridicăm puterea Marinei la nivelul marinelor ţărilor ce ne înconjoară, căci numai cu o flotă puternică ţara se va ridica economiceşte şi moraliceşte în faţa şi a poporului şi a străinătăţei.

Vorbitorul cere munca tuturor şi atenţie deosebită pentru Marina Ţării ca Tricolorul Românesc să ajungă cât mai departe peste mări şi ţări, spre mândria României şi a Românilor.

Incheie strigând : să trăiască M. S. Regele, Trăiască Marina Regală Română. După masă la orele 14 a avut loc la garda din marginea comunei un concurs de înnot luând premiul I premilitaul Popescu Ioan, premiul II premilitarul Botica Ştefan şi III Popescu Grigore.

La fel a fost organizat şi un concurs de alergări unde s'au înscris 20 de premilitari şi 10 străjeri, căruia li s'au împărţit ca premii broşuri de propagandă trimise de Liga Navală Română şi revista Marea Noastră.

La orele 19 serbarea a luat sfârşit într'o' bună dispoziţie a tuturor.

PUCIOASA

Ziua Marinei a fost sărbătorită la biserica parohiei Fucioasa printr'un serviciu religios oficiat de preoţii C. *Cercel* şi *Alexe Livinschi* refugiat din Basarabia şi repartizat la această parohie în prezenţa multor credincioşi din localitate şi a foarte mulţi vizitatori, veniţi pentru cură în această staţiune balneară.

Intr'o atmosferă de pioasă reculegere sufletească, accentuată şi prin răspunsurile admirabil date de corul Societăţei corale „Cântarea României" din Târgovişte sub conducerea d-lui Director *Rusu*, cucernicii preoţi au făcut pomenirea eroilor marinei noastre, iar muzica militară a intonat rugăciunea.

Cu acest prilej, d. primar al oraşului, generalul Tănăsescu a ţinut o frumoasă cuvântare din care extragem câteva pasagii :

Onoraţi cetăţeni,

Intră în obligaţiunile mele de primar al acestui oraş, de a reveni şi a repeta făcând un apel călduros tuturor bunilor români intelectuali şi de toate breslele, ca să ne unim în gânduri şi simţire, pentru a putea să facem faţă timpurilor grele pe cari le trăim.

— Nu este vreme de boceală şi tângueli.

— Nu este vreme de zizanie şi trândăvie şi nici vreme pentru satisfacerea intereselor egoiste.

— La toate acestea le-a trecut epoca.

Azi suntem datori să ne încordăm mintea, să ne întărim sufleteşte, să ne oţelim trupul, să fim solidari, să muncim fără preget, murmur sau pretenţiuni, să rotim ochii în jurul nostru pentru a ne feri de duşmani şi să renunţăm definitiv la orice ne-a separat poate prin căutarea satisfacerei intereselor personale.

— Nu mai avem vreme de pierdut.

— N'avem prieteni, suntem duşmăniţi pentrucă Dumnezeu ne-a- dăruit o ţară bogată de care ne mândrim : dar suntem şi datori s'o apărăm cu preţul vieţii noastre.

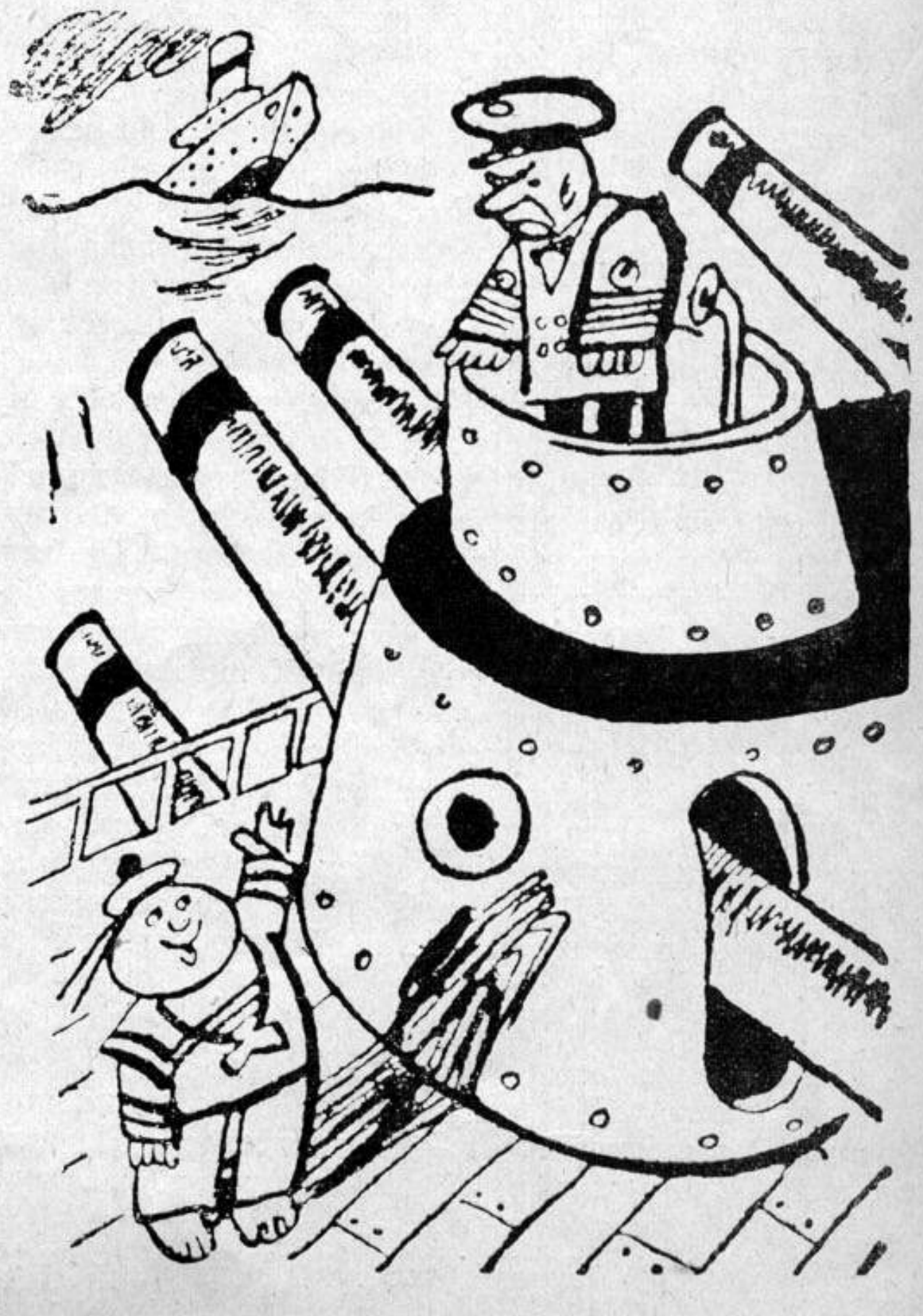
— Nu ne e teamă de duşmănia altora; noi românii cu credinţă în Dumnezeu, singuri pe dreptate şi oţeliţi în suferinţe, avem marea datorie de a fi solidari, răbdători, înţelegători şi dârzi pentru apărarea drepturilor noastre consfinţite de istoria neamului şi protejate de bunătatea Dumnezeiască.

Inarmaţi sufleteşte cu nobile sentimente patriotice, având oştirea noastră dotată modern pentru apărarea patriei, când interesele ei vor cere ; călăuziţi de politica patriotică şi înţelegătoare a guvernului ţării.

TELEORMAN

Ziua marinei s'a sărbătorit în cele 4 oraşe ale acestui judeţ, cu solemnitatea programului oficial. La orele 11 s'a oficiat serviciul religios, proslăvindu-se memoria eroilor marinei pieriţi la datorie pentru ţară, după care preotul garnizoanei în oraşul de reşedinţă, iar în celelalte oraşe preotul respectiv, a arătat însemnătatea acestei zile.

PRETENŢIE!



— Domnule Comandant, lăsaţi-mă să trag o salvă ! Azi este tocmai ziua nevesti-mi.

CRONICA EVENIMENTELOR
15 Iulie — 15 August

ACŢIUNI NAVALE

Prima acţiune navală de mai mică amploare a fost debarcarea şi ocuparea insulei *Ouessant* de către forţele germane. Insula este aşezată la colţul cel mai de apus al Bretaniei. Pe ea se află unul din cele mai puternice faruri din lume, pe care aterisează toate vasele ce vin din golful Gasconiei şi din America, pentru a se angaja în canalul Mânecii.

O altă acţiune, ceva mai serioasă a avut loc la 19 Iulie: o angajare care a durat 3 ore în apropiere de insula Creta între un grup de crucişetoare uşoare italiene, alcătuit din „Givanni Dalle Bande Nere" şi „Bartolomeo Calliani" şi crucişetorul englez „Sidney", însoţit de 4 distrugătoare.

Crucişetorul italian „Bartolomeo Calleani" atins la maşini, nu s'a mai putut degaja din luptă, folosind viteza superioară. Incolţit de lovituri, una din ele a pătruns în depozitul de muniţii, a căror explozie a provocat scufundarea. Cu tot bombardamentul aerian italian care a urmat, englezii au reuşit să salveze dela înnec 245 marinari italieni, printre cari şi pe comandantul crucişetorului.

Celălalt crucişetor, deşi atins, a reuşit să se îndrepte spre bazele sale.

Este cazul să reamintim că „Sidney" poartă numele celebrului crucişetor australian care a distrus în războiul mondial faimosul crucişetor german „Emden", spaima oceanului Indian. Actualul „Sidney" are un deplasament de 7.000 tone, 550 oameni echipaj şi e armat cu 8 tunuri de 150 mm., 6 de 100 mm. şi 8 A. A. de 37 mm.

La 30 Iulie o încăerare a avut loc în sudul Atlanticului, între crucişetorul auxiliar englez „Alcantara" de 2.200 tone şi un vas armat german. Vasul german, învăluindu-se în fum, a reuşit să se degajeze, după câteva lovituri în plin date celui englez, care a trebuit să se refugieze la Rio de Janeiro pentru a se repara.

BLOCADA

Blocade peste blocade. Germanii au strâns-o pe cea în jurul insulelor britanice, atacând din plin convoiurile, atât cu submarinele, cât şi cu avioanele. Englezii în acelaşi timp, stăpâni pe Suez, Gibraltar şi Ocean, au declarat blocada Europei.

Toate vasele franceze aflate în porturile britanice au fost rechiziţionate până la finele războiului, când vor primi o compensaţie de folosire. Ele vor naviga cu pavilion englez, purtând la unul din catarge şi pavilionul francez. Echipajele franceze au rămas la bord.

SUBMARINELE ŞI AVIAŢIA

Ultimele evenimente au arătat că aceste două armate cari navigă în spaţiul cu 3 dimensiuni, — unul negativ, sub nivelul apei şi altul pozitiv, deasupra acestui nivel, — nu mai pot fi despărţite, cel puţin în atacurile reciproce, — vulturi şi peşti, — şi acela al convoiurilor.

Aviaţia germană şi-a continuat activitatea bombardând porturile engleze şi convoiurile de vapoare de comerţ ce se îndreaptă spre ele. Toate porturile din sudul şi estul Angliei au fost greu încercate, mai ales în ultimele zile, când câteva sute de avioane s'au abătut în valuri succesive, în special la Portland, Dover, marele port de război Postmouth şi chiar estuarul Tamisei.

Aviaţia engleză de asemenea şi-a continuat activitatea prin sboruri de recunoaştere şi bombardament din Norveghia până în golful Gasconiei. In sudul oceanului Atlantic au scufundat un submarin german.

Cea italiană a bombardat de două ori portul Haifa, incendiind depozitele de carburanţi, aproape zilnic portul şi şantierele din Malta, portul Aden din marea Roşie şi luând parte activă la toate ciocnirile navale.

Un litigiu aviatic unic: în Martinica, printre alte nave franceze blocate de englezi se află şi nava port avioane „Bearn" pe care se găsesc nu mai puţin de 100 avioane. Asupra lor Anglia ridică pretenţii, pe motivul că au fost cumpărate de ambii aliaţi spre folosul comun; Franţa încetând lupta, avioanele se cuvin a fi predate celor cari o continuă. S'a ajuns la înţelegerea să fie predate guvernului american. de la care au fost cumpărate.

EXTREMUL ORIENT

Extremul Orient, turburat până mai deunăzi numai de războiul, nedeclarat încă, dintre Japonia şi China, a început a fi turburat şi de situaţia coloniilor europene, a căror pază se pare că Statele Unite se gândeşte a o prelua.

Cu toată convenţia franco-japoneză că prin Indochina nu se va mai face transporturi de arme pentru China, totuşi flota japoneză a bombardat şi ocupat câteva insule din apropierea acelei bogate colonii franceze.

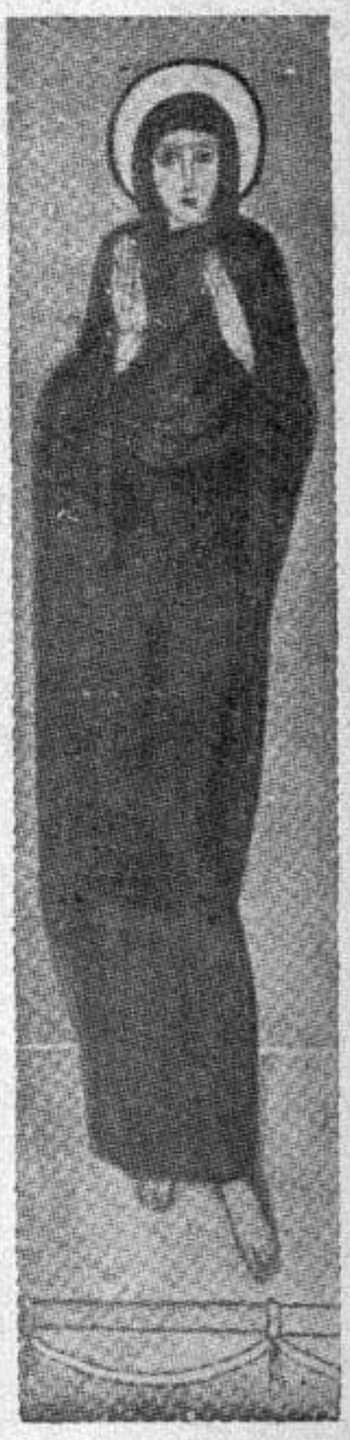
Statele Unite, pedealtăparte, a votat un credit de 4 miliarde dolari pentru a-şi crea o flotă care va fi gata în 1946. Această flotă va stăpâni ambele oceane şi va fi mai puternică decât orice combinaţie de flote ale altor puteri. In acelaşi timp a oprit exportul de benzină pentru Japonia, stânjenind astfel foarte mult operaţiunile acesteia precum şi veleităţile pentru viitor.

CRONICAR

Augusta ctitoare

„STELLA MARIS"

Biserica Maicii Domnului dela Mare



CUIB DE VIS LA BALCIC

Când paşii regeşti au călcat pentru prima oară în Balcic, în sălbătecia ţărmului zâmbea soarele printre copacii care umbreau visul pământului. Marea cânta tristeţile spumelor albe de valuri înfrânte în lupta lor cu ţărmul.

„Când am venit întâia oară pe aceste locuri, povestea Regina Maria, m'am găsit într'o sălbătecie aspră; dar Marea era aici, apa curgătoare şi copacii, alături".

Din clipa aceia .sufletul reginei Maria a fost furat de nesfârşita frumuseţe a Balcicului, acolo unde marea şi cerul se întâlneau în nedumerirea unei nelinişti de vis.

S'a hotărît să-şi clădească aci un cuib, aproape de plânsul mării şi de zâmbetul cerului. Un cuib de vis unde sălbătecia s'a prefăcut în terase cu flori şi în colonade printre care şerpuieşte apa căzută din mici şi limpezi cascade.

Totuşi, cu toată frumuseţea minunatelor tablouri vii, încadrate între colonadele ce stăvilesc soarele, sub umbra lor, lipsea ceva acestui loc. Regina îşi clădise cuibul de vis dar îşi dădea seama că-i mai lipseşte ceva; nu ştia nici Ea ce. Era totul atât de frumos şi de minunat...

Dar „frumuseţea — scrie Regina — îmi ridică îndureratele gânduri, într'un zbor drept, la Dumnezeu. Pentru mine, Dumnezeu e frumuseţe, şi, tocmai nesaţul nestăvilit după frumos care sălăşlueşte în miezul cel adevărat al fiinţei mele mă face să-l pricep şi mi-l dă pe Dumnezeu...

„Dumnezeu e pretutindeni, ştiu; în cer, pe Mare şi pe pământ, în soare şi în ploaie, în roua de dimineaţă şi în stelele care luminează noaptea..."

Şi pe nesimţite se strecură un gând ca o săgeată de lumină: avea să-i clădească lui Dumnezeu, Altar.

Pictură murală

Regina Maria a fost protestantă dar a zidit aci o biserică ortodoxă pentrucă păstra dela mama sa, care fusese ortodoxă, neţărmurită dragoste pentru bisericele ortodoxe atât de bogate în frumuseţe şi atât de deosebite de sărăcia sobră a celor protestante.

Aci, Dumnezeu era par'că mai aproape de suflet.

„STELLA MARIS", STEAUA MARII NEGRE

Biserica zidită pe malul Mării Negre, icoană aidoma a unei bisericuţe pe care regina o văzuse cândva în Cipru, nu e mare.

„O clădire puţintică — cum o descrie însăşi regala ctitoare — de piatră nelucrată. Se găseşte pe o prispă cu privirea peste Mare; valurile îi cântă cântecele lor; la poale cresc flori, ca un dar, şi, aproape, clocoteşte un izvor cu apă limpede cum e cleştarul, din care însetatul poate bea.

„Biserica e aşa de mică încât pare o caschetă pusă pe o lespede, dar, încă de departe, forma ei o dă de gol drept o caschetă sfântă, cu o taină ascunsă adânc în inimă. Taina aceasta e gândul Domnului, patima ne-

Medaliile comemorative bătute de primarul Balcicului

clintită care împresoară pământul ca un inel de flacără, patima care sălăşlueşte în miezul oricărei nădejdii omeneşti, care se înalţă din veşnica neliniştе a oricărei inimi. Şi tocmai pentru acest nesaţ covârşitor al omului faţă de ceia ce e mai înalt, mai larg, mai ager, mai mare decât el, nesaţ care-i face pe toţi deopotrivă înaintea soarelui, a fost zidită „Stella Maris".

Aceasta e povestea bisericuţei dela Balcic.

Stella Maris...

Steaua Mării...

O stea căzută par'că din cerul tuturor tăcerilor şi al tuturor tainelor pentru ca să vegheze jos, pe ţărm, cântecele Mării Negre...

Biserica zidită din îndemnul unei inimi regale a fost închinată *Maicii domnului dela Mare.*

INIMA REGALA ODIHNEŞTE LA BALCIC

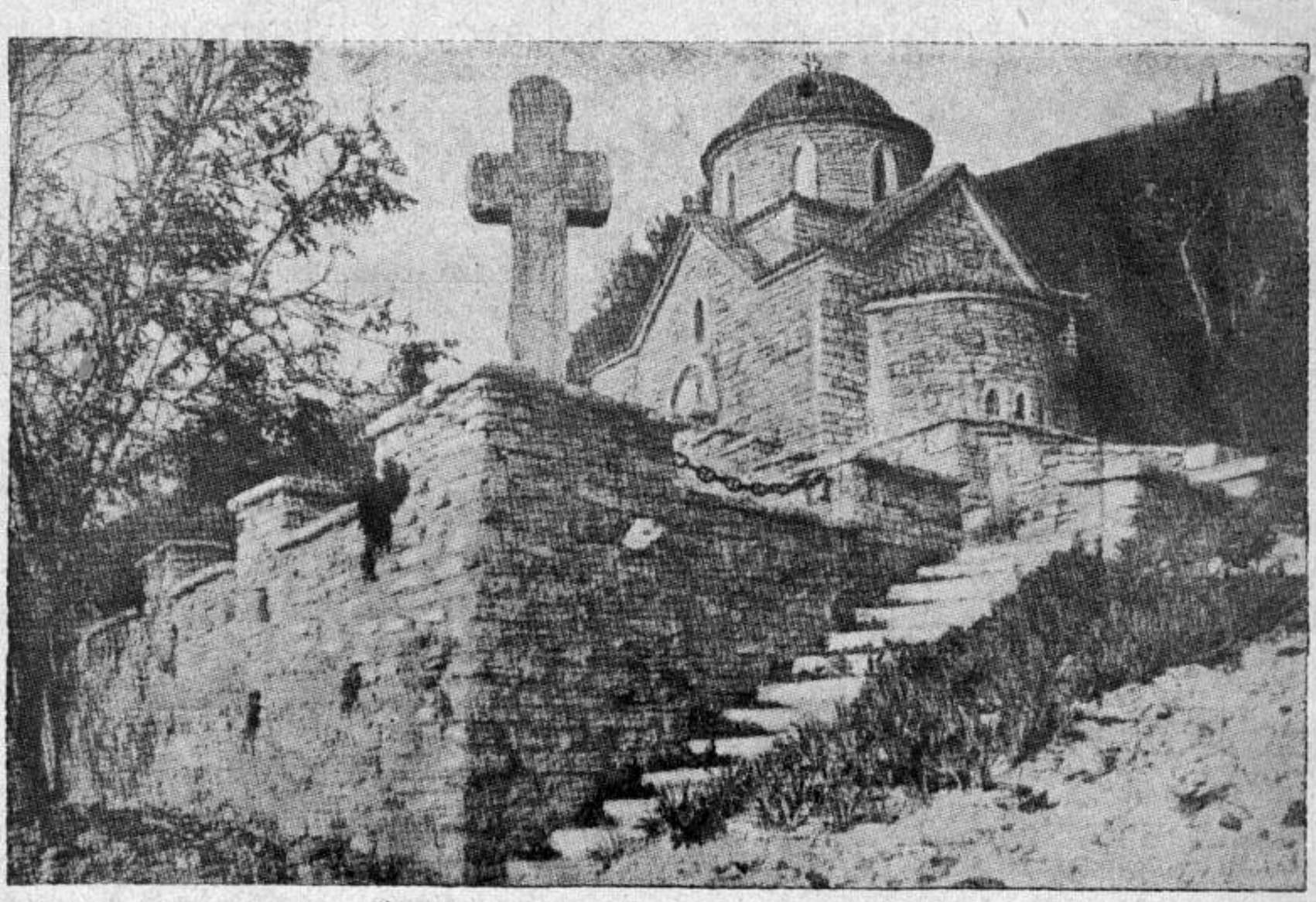
Sunt locuri unde ai vrea par'că să-ţi răsădeşti sufletul şi viaţa toată, locuri de unde n'ai mai vrea să pleci pentrucă fiecare colţişor, fiecare clipă aici ţi-e dragă. Plecarea te doare. Reîntoarcerea este asemenea unei fericiri nebănuite care se adună din toate gândurile, din toate ascunzişurile inimii.

Aşa a fost Balcicul pentru regină. Şi-a clădit aici cuib pentru odihna gândurilor şi a clădit casă pentru Dumnezeu.

Mai mult încă; prin testament, regina a lăsat ca inima să-I fie, după moarte, dusă la Balcic.

Voia I s'a împlinit. Inima reginei odihneşte la Balcic, aproape de cântecele mării şi de tăcerile cerului pogorît peste ape.

Stella Maris îi străjueşte somnul din urmă, acolo, aproape de imaginea veşnic plânsă şi tristă, a Maicii



Bisericuţa „Stella Maris"

Domnului dela Mare.

Anul acesta, pentru ziua de 8 Iunie, scriu ziarele, d. Octavian Moşescu, primarul oraşului Balcic, a hotărît să sintetizeze marea sărbătoare din toate sufletele româneşti, în două medalii comemorative. Una poartă chipul Suveranului, cealaltă, scrie ziarul „Timpul", „evocă chipul Regina Maria, Regina care şi-a pus inima stâlp de hotar la hotarul lui Mircea cel Mare, întărind acolo drepturile noastre istorice de stăpâni şi civilizatori, asupra pământului care este şi rămâne pe veci românesc.

„Regina, stând pe tron de piatră, ţine în mână — chivot împărătesc — Stella Maris".

MIRCEA IONESCU

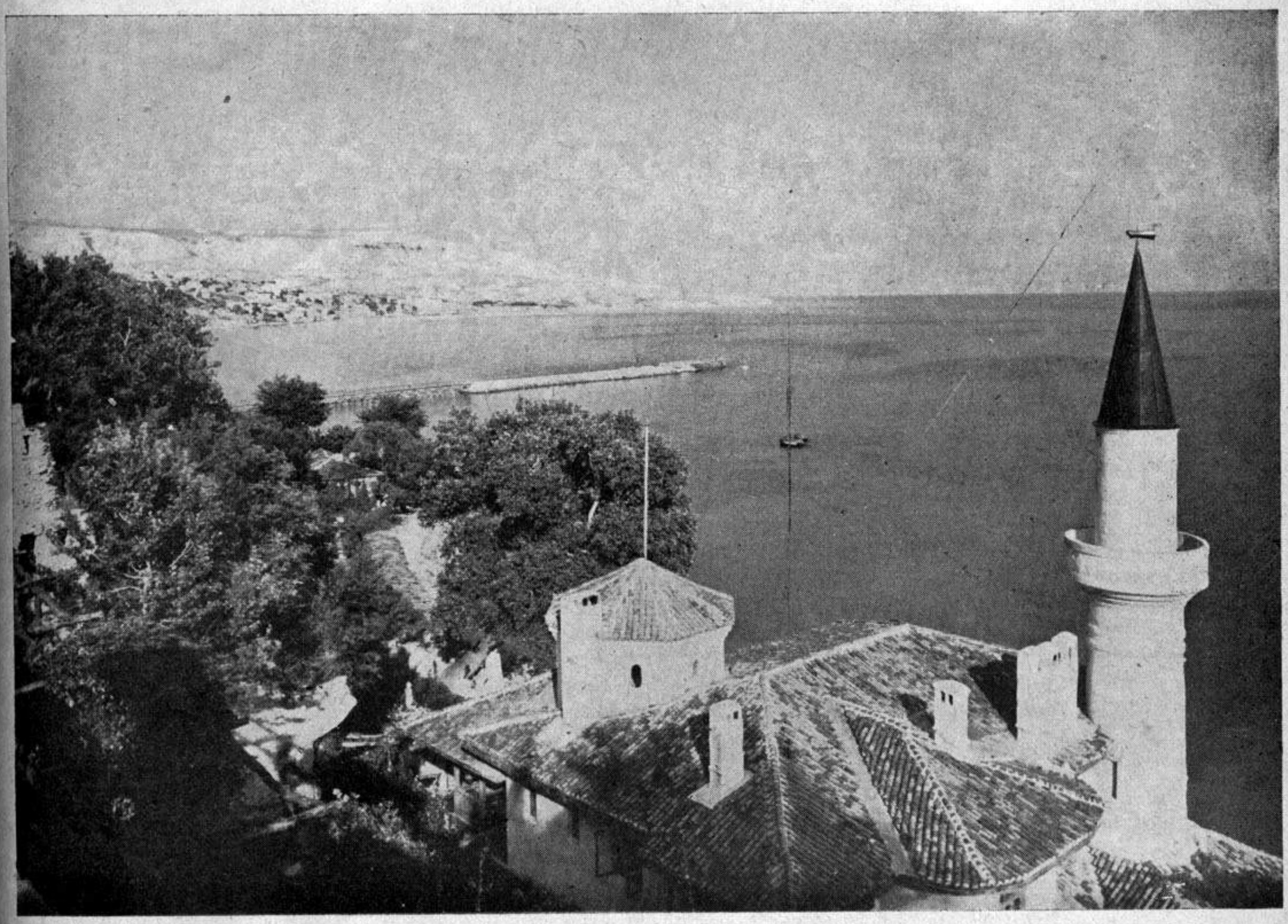
„MICA" SOCIETATE ANONIMA ROMANA MINIERA
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CARBUNI: Ţebea ◆ CARIERELE: Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

◆ ◆

Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratorii proprii.

BUCUREŞTI III • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10



Vedere din Balcic

Legați prin jurământ

Suntem legați de „Marea“ noastră
Ursiți pe totdeauna,
Așa cum „Dunărea“ albastră
Se 'ngeamănă : — Sunt una —

Suntem legați pe acest pământ
De cele două maluri.
Suntem legați prin jurământ
Bolborosit în valuri,

Cu sângele vărsat puhoi,
Cu lacrămi și blesteme,
Prin jertfa marilor eroi
Si-a blândelor Ilene.

Hrisoavele ne-o amintesc
Din anul — una sută —
Că-i țărm „Latin“ și „Creștinesc“.
Aceasta ; — Nu se uită ! —

Si cum de s'ar putea uita ?!
Când simbol al luminii
Ne-arată calea — ca o stea —
Chiar inima Reginii !

SPRING

Marea

Asemenea cu sufletul e marea :
Ca el de nepătrunsă și adîncă.
Cu fiece tălăzuire, încă
Mai minunată e, înșelătoarea !

De mii de ani de când din țărm mănâncă,
Necontenit vuindu-și sbuciumarea,
Au cine știe care-i e urmarea :
V'a trece mâini pe câmp ? Va baten 'n stâncă ?

Atât de liniștită-'i câte-odată.
Așa de frământată alteori,
Că inima ți-e tot îngrijorată :

Să nu te 'nghită negrele-i vâltori,
De-apururea, mai repede ca până
Să te fărâmi în propria țărână...

MARIN I. PREDESCU

Pornim în larg *)

Pornim în larg, cu pânzele întinse,
Cu toţii tineri, bravi, cutezători,
Si dragi poveri de vise ducem — ninse
Peste abisul negrelor vultori...

Al nostru-i tot, cât ochiul ne străbate,
Si sângele văpae ni-l simţim,
Trosneşte cârma 'n braţele bronzate —
Drept **Alfa** *şi* **Omega** *ne sfinţim...*

Dar tot mai greu e drumul peste-abise
Si crivăţul se prăvăle din nord,
Spre-a nu ne cufunda, închidem ochii
Si mai svârlim din vise peste bord...

Pornim mai uşuraţi dar, totuşi, parcă
O brumă de tristeţe ne-a cuprins,
Amărăciunea sufletului ni-l cearcă,
Noi nu ne dăm nici unul însă'nvins...

Strângând la piept comorile rămase,
Mai îndârjiţi vâslim peste genuni,
Dar, valurile, mult mai furioase,
Horind în drum nebunele furtuni,

Ne sgudue silindu-ne ca iară
Să lepădăm din sfintele comori,
Si iar, şi iar, a viselor povară
O risipim spre a trece mai uşori...

Si tot mai trişti, mai palizi, peste abisuri,
Cu ochii obosiţi spre-aceiaşi stea,
Noi rătăcim mai goi de-avânt şi visuri,
Furtuna asvârlindu-ne cum vrea...

Veghează la busolă întâmplarea —
Fatalitatea cârmue'n ascuns,
Eroarea ne lumină'n mers cărarea
Către acelaşi sumbru nepătruns.

Incet, încet, tot mai străini ajungem
De acei ce-am fost când am pornit întâi,
Nu ştiu de ce şi nici nu ştim spre unde
Ne ducem frânţi şi făr'de căpătâi...

DINU SOARE

*) Din volumul de versuri: Tristeţi.

Rugăciunea marinarului

S-a desprins de ţărmuri nava şi plutește-acum, în larg.
Marinarul şi-aminteşte c'a lăsat ce-avea mai drag,
şi se'ntreabă cu uimire: „unde merg? dece-am plecat?
Marea o iubesc... nu-i vorbă, dar... dece m'am înfricat?
Ce putere din adâncuri, mâna mi-a purtat la frunte,
să'nsemnez pe piept o cruce şi să mă gândesc la multe?
Nu m'am înfricat de tine, val nebun, nestăvilit,
îţi cunosc de-acum urgia caşi visul ne'mplinit,
dar mă'ntreb cu mintea dusă: dac'o fi să birueşti
şi cu purpura-ţi de spumă pentru veci să mă'nveleşti?
Ce durere va coprinde pe cei dragi, rămaşi acasă,
când cu ochiul stins privi-vor locul gol de lângă masă...
Doamne, fă să scap cu bine, chiar cu sufletul trudit,
şi să nu mă'ncerce dorul când am fapte de 'mplinit!
Nu I-Ţi cer o altă plată pentru toată suferinţa,
decât zâmbetul Rucsandrei şi întreaga ei credinţă...
Să găsesc în prag, pe maica, mâna streaşină la ochi,
s-o mângâe pe Rucsandra, să-i descânte de deochi;
iar pe taica, dus pe gânduri, cu scrisoarea mea'n chimir;
să'mi găsesc încingătoarea şi ştergarul uns cu mir...
iar pe moşii mei, cu râvnă, câmpul reavăn semănând.
Doamne, ajută-mi cu'ndurare, să mă'ntorc în satul meu,
unde altfel sună toaca şi-i mai vesel curcubeu;
unde mărul îş dă floarea sufletului obidit,
iar salcâmu'ntinde umbra călătorului trudit...
Nu le facę, Doamne, semne, când m'aşteaptă şi se'nchină,
să mă creadă dus în lume şi strein că m'am făcut,
gândul nici să bănuiască ce amarnic m-a durut;
busuiocul să'nflorească şi Rucsandra să stea'n poartă,
cu altiţa'n fir bătută, şi cu faţa'nbujorată...
Eu cu sufletul m'oi duce şi'oi striga-o'ncet, pe nume
şi-i voi spune să m'astepte, că mă'ntorc din ceia lume.
De'oi vedea-o întristată şi cu ochi de lacrămi grei,
voi rămâne, pe vecie, într'un colţ din preajma ei,
iar de voi găsi-o'n horă, şi cu altul prinsă'n joc,
şi de m-a uitat, şireata ,s'o laşi seacă de noroc!
Mă voi duce-atunci, o Doamne, la măicuţa'n aşternut,
şi-i voi spune, frânt de ciudă, de Rucsanda ce-a făcut...
Ea va lăcrăma, sărmana, cu a ei dragoste eternă,
şi cu braţele deschise, îmi va face loc pe pernă.
O voi lua cu mine, Doamne, sus în ceruri luminate,
unde n'are loc minciuna, unde sunt iubiri curate...

Şi acum, la datorie! Cu smerenie mă'nchin
pentru Ţară, pentru Rege, pentru toţi cei dragi, Amin!

GALLIA TUDOR

Recenzii

„Cargo" de Peluel-Marmont

O carte interesantă; o carte pe care citind-o — cei iniţiaţi — se vor distra, iar cei cari sunt mai mult sau mai puţin profani în ale marinăriei, se vor iniţia. Cu o vervă şi un humor care place, autorul ne poartă într'o călătorie pe cargobotul „Ville d'Arras" şi analizând fiecare parte, fiecare amănunt, fiecare din piesele ce formează un vas — aceasta într'un stil care e departe de a plictisi, ci din contră, atrăgător — ne plimbă cu imaginaţia prin toate cabinele, prin toate magaziile, prin bucătărie, brutărie, camera de hărţi, pe la maşini, pe la focărie, însfârşit peste tot.

Cartea nu este un roman şi nici un studiu tehnic: este, — cu toate că autorul nu specifică — un reportaj marin, mult deosebit de reportajiile obişnuite, ca acele cari apar în cotidiane.

Autor al mai multor opere literare, Peluel-Marmont, a reuşit să ne dea în „Cargo" — datorită spiritului său fin de observaţie şi stilului în care a scris — o carte pe cât de interesantă, pe atât de plăcută.

Nu scapă din vedere nici cel mai amănunţit lucru şi citindu-i cartea, te crezi călătorind împreună cu el.

Primul capitol, întitulat: „Vaporul, prietenul meu", este destinat „recomandării" vasului pe care a călătorit din Marsilia spre Madagascar şi începe astfel: „Vaporule, prietenul meu, trebue să te prezint cititorilor!

Obiceiul cere ca acela care este prezentat să fie totdeauna cel mai tânăr şi tu nu eşti decât de zece ani, fiind construit la Londonderry, în Irlanda, puţin timp după ce fratele tău mai bătrân a fost torpilat pe Adriatica în cursul primului său voiaj.

Dar tu eşti deasemeni o persoană interesantă cu cei 111 m. lungime dela prora la pupa, cu cei 15 m. de lăţime, cu catargele tale de 23 m. înălţime deasupra punţii şi cu coşul tău — burlan, cum îl numesc nerespectoşi marinarii — cu diametrul minim de 4 m.

Sunt şi alte dimensiuni de ale tale pe cari le cunosc şi aşi putea desfăşura un bombardament de cifre cu cari aşi neutraliza pe adversarul mai puţin documentat, dar nu este acum nici locul, nici timpul".

După cum chiar autorul o spune, nu întrebuinţează în tot cuprinsul cărţii cifre cu cari ar plictisi pe cititor.

Făcând o mică introducere — cea citată mai sus — trece imediat la analiza fiecărei piese a vasului, începând cu scara pe care se urcă la bord — pe care o descrie în câteva cuvinte şi la fiecare, rând iese în evidenţă stilul lui plin de antren, stil în care este scrisă toată cartea.

Urcat pe punte, trece pe lângă vinciuri, le descrie şi ajuns în prora vasului, vorbeşte despre fiecare lucru în parte; coboară apoi în cabinele echipajului, în puţul lanţurile ancorei, se urcă apoi din nou pe punte, pentru a trece pela comandă, prin „spardeck", intră în magaziile de materiale, prin bucătărie, brutărie, găseşte pentru fiecare din acestea câte ceva de spus, până ajunge sub dunetă, unde dă peste servomotorul cârmei şi după ce a colindat tot vasul, încheie primul capitol.

Urmează — cum e şi natural! — capitolul al 2-lea. Acesta e intitulat „La drum..."

In acest capitol descrie manevra de plecare din bazin, nescăpând din vedere nici un amănunt.

In cap. 3: „44 oameni de echipaj", în care se vorbeşte despre marinarii albi şi „coloraţi" (madagascarieni, senegalezi) despre atribuţiile fiecăruia şi obiceiurile de pe bord, ziua când vasul trebuie să taie linia equatorului când sunt botezaţi cu mare pompă acei ce-l trec prima dată şi li se eliberează, la sfârşitul ceremoniei, următorul certificat:

„Impărăţia liniei Equatorului.

„Noi, subsemnaţii, Procurorul general, Comisarul, Asistenţii şi Jandarmii M. Sale Neptun, împăratul tuturor mărilor, dovedim că D-l..... a fost prins, botezat şi ertat de încercarea de a trece peste 0° lat. şi... long."

Botezul s'a făcut cu tot ritualul şi costumele tradiţionale: săpun negru şi alb, nuditate completă şi apă caldă şi rece. Uscarea s'a făcut natural. Spânzurătoarea neputând avea loc, s'a executat o stropire suplimentară.

„In consecinţă, susnumitul a devenit de fapt şi de drept, servitor al M. Sale.

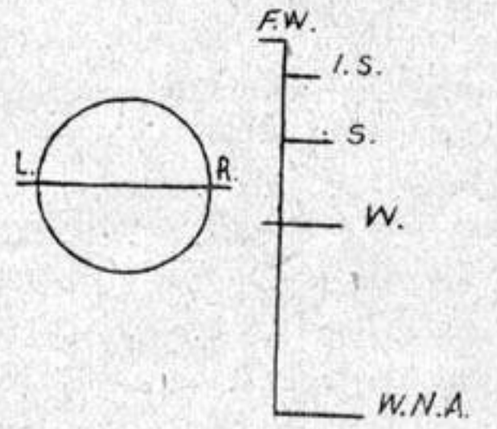
Drept care am eliberat prezentul certificat, pentru a-i servi la trebuinţă".

Cap. 4, intitulat „Cămara lui Guliver", este descrierea cambuzei şi a enormelor cantităţi de alimente grămădite aci, portretul şi viaţa interesantă a intendentului vasului.

In capitolul următor face o vizită la maşini, pe la focărie, descrie tipuri, ascultă întâmplări povestite de mecanicul ce-l însoţea.

In continuare, în capitolele următoare, vorbeşte despre comandant, descrie apartamentul locuit de comandant, trece apoi la camera de hărţi, explică în treacăt cum se lucrează cu o hartă, descrie aparate şi dând peste un tablou reprezentând schema liniei de plutire de pe coasta oricărei vas, scrie:

„Dar această scară de papagal alăturea de un cerc, tăiat de un diametru mai lung? S'ar părea o figură de geometrie, o problemă de rezolvat, dar veţi risca să nu-i găsiţi soluţia, dacă nu v'aşi sufla-o la ureche.



Nu vă obosiţi; iată: cercul tăiat de diametrul L. R. este semnul „Lloyds-ului Register of Schippings". Treptele scării indică limitele de încărcare ale vasului cari nu trebuesc depăşite, după regiunile pe cari vasul trebuie să le treacă. Aceste trepte sunt, într'un fel, coeficentul de siguranţă. F. W. înseamnă: încărcătura în apă dulce; I. S: în timpul verei pe Oc. Indian; S: în timpul verei; W: în timpul iernei; W. N. A: în timpul iernei pe Oc. Atlantic". (Somer = vara; Winter = iarna).

Mai departe arată cum se anunţă ora pe vase:

„Cuartul începe la amiază, ora patru, ora opt, etc. Acesta este modul de împărţirea timpului pentru marinari. Pe bord, în timp ce este, de ex., ora 6 p. m., să nu te aştepţi să auzi cele şase bătăi ale vreunei pendule, ci răsună două lovituri duble ale celei de-a doua oră a cuartului al 2-lea. „trase" de timonier la clopotul care-i atârnă deasupra capului; la a treia oară, timonierul trage trei lovituri duble; la a patra oră, patru lovituri duble; la prima oră a quartului al 3-lea, din nou o lovitură dublă, ş. a. m. d.".

Urmează apoi descrierea manevrei de intrare într'un bazin al portului Alger, după care povesteşte câteva aventuri foarte interesante — din timpul războiului — ale secundului de pe „Ville d'Arras".

Urmându-şi mai departe „reportajul", autorul descrie „O lecţie de geografie", un „Cuart de noapte", trecerea prin Gibraltar şi încă două-trei capitole, cari mai de cari mai interesante.

In concluzie, nu pot decât îndemna, pe cei cari au ocazia să citească această carte scrisă într'un stil atât de plăcut, atât de uşor şi totuşi atât de interesantă şi instructivă.

CHR. DAN SAMSONIC-Sulina

Statistica navigaţiunii la gurile Dunării pe anul 1939

Direcţiunea Dunării maritime a editat un documentar anuar sub titlul de mai sus, din care reproducem datele cele mai importante.

Traficul maritim al Canalului Sulina în anul 1939 n'a putut să se sustragă influenţei conjuncturii economice generale cu manifestările ei din primăvara şi toamna anului acesta, premergătoare războiului.

In comparaţie cu anul 1938, traficul vaselor prin Canalul Sulina se prezintă mai intens. Intr'adevăr în 1938, dela 1 Ianuarie — 31 Decembrie, au eşit prin Canalul Sulina un număr de 419 vase cu un tonaj de 929.993 tone registru, iar în 1939, 484 vase cu un tonaj de 1.037.007 tone registru. Rezultă o diferenţă în plus pentru 1939 de 65 vase şi 107.014 tone registru.

In ceea ce priveşte repartiţia pe naţionalităţi, a vaselor eşite din Dunăre în cursul anului 1939, ea este următoarea:

1. Grecia	134	vase
2. Italia	125	„
3. România	62	„
4. Anglia	49	„
5. Germania	28	„
6. Ungaria	23	„
7. Jugoslavia	15	„
8. Egiptul	14	„
9. Panama	10	„
10. Bulgaria	9	„
11. Franţa	7	„
12. Turcia	7	„
13. Olanda	1	„

Repartiţia după tonaj este următoarea:

1. Italia	343.703	tone r.
2. Grecia	208.326	„
3. România	199.533	„
4. Anglia	113.581	„
5. Germania	57.605	„
6. Egiptul	30.295	„
7. Jugoslavia	25.396	„
8. Bulgaria	15.892	„
9. Panama	12.050	„
10. Ungaria	11.919	„
11. Franţa	10.291	„
12. Olanda	4.247	„
13. Turcia	4.169	„

Din cele arătate mai sus rezultă că în traficul maritim al Canalului Sulina în anul 1939, pavilionul grec deţine rangul I în ce priveşte numărul vaselor, urmat de cel italian şi românesc, iar în ce priveşte tonajul, pavilionul italian deţine locul I cu 343.703 tone, deci 135.377 tone mai mult decât Grecia.

Aşa dar este de remarcat că traficul maritim al Canalului Sulina este susţinut de vasele de tonaj mic şi sub pavilionul ţărilor din estul şi centrul Mediteranei.

Traficul mărfurilor prin Canalul Sulina în 1939 reprezintă un total de 1.372.746 tone exportate faţă de 1.227.945 tone exportate în 1938.

Traficul mărfurilor prin Canalul Sulina anul acesta a fost influenţat de noua cale a exportului României în ţările din Europa Centrală şi anume prin Dunărea de Sus.

O scurtă privire asupra lucrărilor tehnice.

Perioada dela 13 Mai la 31 Decembrie 1939 este caracterizată de ape mari în epoca obişnuită de descreştere a apelor Dunării. Prin faptul că aceste ape mari au continuat şi în lunile Iunie, şi începutul lui August, am avut de înregistrat depuneri pronunţate de aluviuni grele care au influenţat formarea bancurilor şi a barei.

Pentru a se preveni pericolul creşterii neaşteptate a barei din cauza unor transporturi anormale de aluviuni, s'a hotărît constituirea unei rezerve de adâncime de 28 picioare engleze (8,54 m.).

Această măsură coordonată cu aceea a prelungirii digurilor s'a verificat cu totul eficace. Astfel, rezerva de adâncime dela bară a îngăduit să se păstreze adâncimea minimă (24 picioare engleze) necesară navigaţiei, chiar când furtuna neobişnuită din cursul lunii August, care a ţinut 17 zile, a împiedicat dragajul.

Ţinând seamă de experienţa şi lucrările executate în trecut de Serviciul Technic al Comisiunii Europene a Dunării, precum şi de faptul că bancul dela digul de Sud se prelungeşte pe circa 700 m. la curba de 24 picioare adâncime cu tendinţa de creştere, Direcţiunea Dunării Maritime a început la 10 Iulie a. c. prelungirea digurilor actuale cu încă 100 m. Lucrările au fost terminate la finele lunii Septembrie, iar completarea cu piatră şi blocuri a digului de Sud a fost terminată la finele lunii Decembrie.

Lucrări pe fluviu.

Pentru menţinerea bunei navigabilităţi a fluviului, mai ales la punctele dificile, adică la milele 38, 41, 47 şi 57, s'au făcut ridicări şi studii hidrografice din care a reieşit că, pe porţiunea Isaccea-Tulcea, Dunărea, din cauza configuraţiei şi lărgimei ei, dă naştere la bancuri şi praguri care influenţează adâncimile mai ales în perioada apelor mici.

Dat fiind consecinţele pentru navigaţiune, ce s'ar fi înregistrat cu siguranţă din cauza acestui fapt şi ca măsură preventivă, s'a ridicat profilul acestor praguri şi s'a început dragarea lor înainte de a se pronunţa efectul scăderii brusce a apelor.

Pentru a se menţine regimul apelor şi repartiţia lor normală pe braţele Chilia şi Sf. Gheorghe, s'au luat măsuri pentru repararea digului dela Ceatalul Ismail, acesta fiind deteriorat şi ameninţat să fie complet acoperit în timpul apelor mari, punând în pericol navigaţia vaselor.

Odată cu reparaţia, digul a fost întărit cu blocuri de piatră pentru a rezista zăpoarelor în timpul îngheţului.

Studii hidrografice.

Pentru verificarea studiilor fostului Serviciu Technic al Comisiunii Europene a Dunării şi pentru constituirea unei baze pentru viitoarele lucrări, s'au făcut studii şi ridicări hidrografice la Stari Stambul cu scopul de a urmări avansarea braţului, direcţia şi media anuală a acestei avansări, precum şi influenţa sa asupra bancurilor şi barei dela Sulina.

De asemenea s'au început studii şi ridicări hidrografice la gura Sf. Gheorghe în vederea alegerii locului ieşirei la Mare.

Pentru a se cunoaşte cu precizie bancul dela Sudul gurii Sulina şi influenţa sa asupra adâncimei barei, s'au făcut ridicări în fiecare lună.

Pentru determinarea curenţilor marini în faţa Sulinei, la Stari Stambul, Sft. Gheorghe şi Insula Şerpilor, s'au înfiinţat 3 Staţiuni de măsurătoarea curenţilor. Rezultatele studiilor sunt în curs.

Lucrări diverse.

Pentru a se da posibilitatea unei bune şi rapide legături a oraşului Sulina cu interiorul ţării, s'a construit un aeroport în partea de sud-est a oraşului, lucrarea este în curs şi va fi terminată în primăvara anului 1940.

In vederea unei legături pe uscat cu Tulcea, Direcţiunea Dunării Maritime a reparat podurile de peste gârlele din traseul şoselei Sulina-Tulcea, făcând în acelaş timp şi toate intervenţiile necesare la Rezidenţa Ţinutului Dunărea de jos şi Ministerul Lucrărilor Publice şi Comunicaţiilor pentru consolidarea acestei şosele şi repararea şoselei Sulina-Letea-Periprava.

Siguranţa navigaţiunii pe Dunărea Maritimă.

In urma măsurilor technice luate de Direcţiunea Dunării Maritime şi a măsurilor de poliţie şi controlul navigaţiei luate de Direcţiunea Marinei Comerciale, navigaţia pe Dunărea Maritimă nu a avut nimic de suferit, nefiind niciun accident şi niciun litigiu maritim.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

TELEGRAMA OMAGIALĂ ADRESATĂ M. S. REGELUI MIHAI I

Membrii Ligii Navale Regale Române, roagă prin mine, pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea neprecupeţitului lor devotament şi urarea de viaţă lungă, pentru a duce la bun liman corabia neamului, bătută de furtuni, dar neînfrântă.

Vice Preşedinte L. N. R. R.
C. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

TELEGRAMA CĂTRE DOMNUL GENERAL ION ANTONESCU

Conducătorul Statului Român
Preşedintele Consiliului de Miniştri

In numele tuturor celor strânşi de patrusprezece ani în jurul flamurei Ligii Navale Române vă rog a primi cele mai vii urări de viaţă lungă şi rodnică pentru consolidarea neamului şi înflorirea marinei noastre.

Vice-preşedinte
Contr'amiral-adjutant N. PAIŞ

Decoraţi cu Virtutea Maritimă

Cu prilejul zilei de 15 August, — sărbătoarea marinei, — au fost distinşi cu „Virtutea maritimă", în categoriile menţionate mai jos, următoarele persoane civile şi militare:

NAVIGANT

Drăghicescu Ferdinand, c-dor; Petre P. Vasile, c-dor; Butaş A. Octavian, c-dor; Isvoranu Teodor, cpt. c-dor; Antonescu Nicolae, lt.-c-dor, Economu Ioan, lt. c-dor; Foca Anton, lt. c-dor; Borcea Ioan, lt. comandor; Prossinagg Carol, lt. comandor; Popescu Petre, căpitan; Grecescu Emil, căpitan; Ionescu Paul, căpitan; Costăchescu Constantin, căpitan; Bănică I. Ioan, căpitan; Dimancea Constantin, locotenent; Maşec Anton, maestru princ.; Balaban Duiliu ,maestru princ.; Gavrilescu Mihail, vice amiral retrag.; Niculescu Rizea Const. vice amiral retrag.; Verbiceanu Ştefan, lt. comandor rez.; Verbiceanu Marius, lt. comandor rez.; Gheorghiu Nicolae ,căpitan maritim; Cojan Ioan, ofiţer pr. maritim; Sava Ioan, căpitan princ.; Ivan Alexandru, căpitan comand.; Georgescu Constantin, inspector mecanic; Adam Panait, mecanic princ.; Constantinescu D-tru, mecanic; Gazibar Ioan, mecanic şef; Melincovici Ştefan, radio-telegraf.; Marcu Ilie, pilot şef fluvial; Glonţea Stan, cârmaci fluvial; Băleanu Constantin, cârmaci fluvial; Căciularu Cristea, cârmaci fluvial; Stănescu Iancu, cârmaci fluvial; Avram Pavel, ofiţer maritim; Marin Andrei, căpitan princ.; Ionescu Nicolae, comandor retrag.

NENAVIGANT

Năsturaş I. Vasile, general inginer; Steriopol Nicolae, comandor; Săvulescu Eugen, lt. comandor; Petrovici C. Mişu, lt. comandor; Mihăilescu Aurel, căpitan medic; Petrescu M. Petre, căpitan mecanic; Năstase M. Constantin, căpitan inginer; Botez Călin, locotenent; Ene Constantin, comandor rez.; Dragalina Virgil, comandor rez.; Niculescu Dumitru, lt. comandor rez.; Nestor George, căpitan rez.; Coandă Gheorghe, cpt. comandor retrag.; Pascal Alexandru, maestru princ.; Trandafir Nicolae, maestru; Orănescu Octavian, inginer şef; Teodoru Aurel, inginer; Burghelea Constantin, inginer; Protopopescu Mircea, inginer; Săceanu Sabin, inginer; Gâlcă Toma, inginer; Postelnicu Victor, inginer şef: Rang Gheorghe, director; Stănescu Emil, colonel magistrat; Mahmoud Ombargi, agent maritim; Karam George, agent maritim; Constantinidi Const., agent pr. maritim; Dr. Teodorescu Dumitru, medic ad-ţia com. P. C. A.; Drănceanu Gabriel, căpitan port; Alimănescu Gheorghe, căp. port princ.; Popescu I. Nicolae, şef atelier; Chiriac Spiridon, şef atelier; Perieţeanu Gr. Ioan, avocat; Perieţeanu Dan, inginer, director general S. N. G.; Grigorescu Traian, general, rezident regal ţinut. Marea; Schina Mihail, general rez.; Negreanu Nicolae, general rez.; Georgescu P. Ioan, general brig. Tg. Mureş; Grigorescu Horia, primar, municipiul Constanţa; Ioaniţiu Cezar, director; Vasilescu Alex., subinsp. gl.

Înălţări în grad

Prin Inalt Decret Regal, următorii ofiţeri superiori şi inferiori, activi şi de rezervă, din ministerul aerului şi marinei, se înalţă în gradele arătate în dreptul fiecăruia ,pe data de 15 August 1940.

OFIŢERI ACTIVI

Dela comandor la gradul de contra'amirali: Dumitrescu St. Gheorghe.

Dela căpitan la gradul de locot. comandor: Harting E. Gheorghe; Condeescu E. Dumitru, Toma P. Matei; Bujoreanu V. Florin; Paraschivescu C. Virgil.

Dela locotenent la gradul de căpitan: Popescu I. Constantin; Brătulescu Tudor; Ştefănescu O. Gh.; Bălineanu N. Nicolae; Stănescu I. Haralambie; Stancu D. Ioan; Petriman I. Ioan; Mihalcea C. Nicolae; Dumitrache N. Aureliu; Uceanu N. Constantin; Vasilescu D. Virgil; Biacius Iosif; Ghiriac I. Alexandru; Horeja Constantin; Spornic D. Dumitru; Râmniceanu I. Cristian; Ignat N. Paul; Stoenescu D. Vasile; Bălănescu Gr. Paul; Chiru N. Nicolae.

Dela locot. ingineri la gradul de căpitan ing.: Popescu Gh. Dumitru.

Dela locot. inginer la gradul de căpitani mecanici: Dungeanu C. Constantin; Ciobanu V. Dumitru; Constandache T. Ioan; Cristache N. Teodor; Argheriade I. Ioan; Baicef S. Ştefan; Pascu Gh. Constantin; Consolof D. Ştefan; Gronof E. Mihail; Petică C. Alexandru; Onceanu D. Constantin; Savopol N. Nicolue; Ştefănescu C. Constantin.

Dela aspirant la gradul de locotenent: Stănescu N. Const.

IN REZERVĂ

Dela contr'amiral la gradul de vice amiral: Bucholtzer Corneliu.

Dela locot. comandor la gradul de Căpitan comandor: Baicu I. Stan.

Dela căpitan la gradul de locot. comandor: Geles Emil; Ioaniţiu Cezar; Vasilescu Alexandru; Vlasopol Spiridon; Alexandru Casiu.

Dela căpitan mecanic la gradul de locot. c-dor mecanic: Dicu P. Alexandru.

Dela locot. la gradul de căpitani: Socoteanu Vasile; Marcu Marcu; Antonescu Ioan; Mauguş Nicolae; Cociaş Mihail.

Dela aspiranţi la gradul de locotenenţi: Dragoş Alexandru; Beller A. Gheorghe; Eustaţiu Sebastian; Lupu N. Mihail; Antoniu Niţă; Lecca O. Teodor; Cojan Gh. Ioan; Veron P. Ştefan; Frangopol P. Constantin; Eustaţiu E. Mihail; Navrea Gheorghe; Dumitrescu Leon; Nedelcu O. Dan; Teodorescu Alfred; Mincu N. Emil; Dumitrescu Gh. Ilie; Manolescu A. Anton.

Dela aspirant inginer la gradul de locot. inginer: Avereanu V. Petre.

IN RETRAGERE:

Dela comandor la gradul de contr'amiral: Nedelcu Z. Octav.

O frumoasă manifestaţie marinărească în portul Constanţa

In după amiaza zilei de Duminică 21 Iulie a. c. către orele 17, s'a desfăşurat la bordul petrolierului „Câmpina" al Societăţii Steaua Română, o intimă dar impresionantă manifestaţie marinărească. Ea a fost prilejuită de frumoasa iniţiativă luată de Societatea mai sus amintită, în scopul de a recompensa pe marinarii acestui petrolifer cari au salvat 13 marinari francezi ce se luptau cu moartea în valurile Mediteranei şi cari erau naufragiaţi de pe avizoul francez „Rigault de Genouilly" torpilat în ziua de 4 Iulie de un submarin.

Pe puntea de comandă a petrolierului „Câmpina" la ora 17 era adunat întreg echipajul navei în frunte cu comandantul Raiovici. In imediată apropiere erau de faţă : D-l C. Constantinescu, inimosul şi activul ad-tor al staţiei Soc. Steaua Română C-ţa, D. Lt.-cdr. Niculescu Dtru căpitanul portului, D. Navrea, comandantul unei nave a Societăţii Steaua Română, D. Ing. Constantinescu de la D. P. M., etc.

Este dela sine înţeles că la această manifestaţie marinărească, marina regală nu putea fi absentă, ea a fost din plin reprezentată prin însuşi D. C. Amiral Constantinescu, Comandantul Diviziei de Mare însoţit de către D-nii : Comandor Al. Bardescu, Comandor A. Roman şi Lt.-cdor Mişu Petrovici.

După ce comandantul navei a expus pe larg câteva din momentele acelui episod, D-l C. Constantinescu se adresează tuturor celor prezenţi cu următoarele cuvinte:

După cum cunoaşteţi, echipajul acestui vapor în ziua de 4 Iulie a. c. călătorind în Marea Mediterană a salvat viaţa a 13 marinari francezi ce se luptau cu valurile mării fiind refugiaţi de pe vaporul unde erau îmbarcaţi, în urma unei explozii.

Am fost profund impresionat citind raportul D-lui Comandant Raiovici, că întregul echipaj de la cel mai mare până la ultimul, au cerut stăruitor să fie trimişi cu bărcile de salvare a vaporului, pentru a salva viaţa camarazilor lor aflaţi în primejdie. Cum pentru siguranţa vaporului *Câmpina*, cei aflaţi în serviciu nu puteau părăsi serviciul, toţi ceilalţi disponibili au dat ajutorul necesar astfel că cei 13 marinari francezi au fost aduşi la bordul vaporului „Câmpina" unde li s'a dat toate ajutoarele necesare şi de unde apoi mai târziu au fost ridicaţi de un remorcher francez.

Soc. Steaua Română, armatoarea acestui vapor a ţinut să răsplătească fapta eroică şi umană a echipajului, acordându-le o sumă de bonificare pe care o voi împărţi în mod echitabil echipajului.

Domnule Amiral şi Domnilor Comandori ,aproape întregul echipaj al acestui vapor a făcut serviciul militar sub ordinele D-v căpătând cunoştinţele marinăreşti, am ţinut de a mea datorie ca la o astfel de manifestare să luaţi şi Dv. parte ca acei ce i-aţi format pentru o carieră în viaţă şi că a-ţi desăvârşit cu deplin misiunea Dv. formând caractere care în împrejurări ca acele descrise mai sus să-şi îndeplinească datoria pentru prestigiul ţării şi a lor personal. Vă mulţumesc în numele tuturor că a-ţi răspuns a lua parte. Iar Dv. întregul echipaj al acestui vapor vă aduc în numele Direcţiunei Generale a Soc. Steaua Română şi a mea personală cele mai bune felicitări pentru frumoasa şi umanitari faptă ce a-ţi îndeplinit şi care vă onorează. Sănătate".

*

După aceste cuvinte echipajul navei începând cu Comandantul şi sfârşind cu ultimul marinar primeşte câte un plic în care Societatea avusese grijă să pună fiecăruia câte o recompensă.

Domnul C. Amiral Constantinescu asociind Marina Regală la fapta de laudă a echipajului acestei nave, dă mâna fiecărui marinar şi ofiţer al navei.

*

L. N. R. R. luând parte cu tot sufletul la această frumoasă manifestaţie marinărească, se bucură în modul cel mai sincer de faptele atât de frumoase săvârşite de acesti destoinici marinari români şi le rezervă o surpriză.

Timbrele de propagandă

In urma intervenţiei noastre, onor Direcţia Generală a P. T. T. a dat următoarea aprobare :

Avem onoarea a vă face cunoscut că prin *aprobarea de a se lipi vignetele cu propagandă marinărească ale Ligii Navale Române, pe trimiterile poştale în scutire de taxe, se înţelege că aceste vignete vor putea fi lipite atât de Centrala Ligii, cât şi de sucursalele ei, prin membrii ce-i are.*

Membrii pot deci folosi aceste timbre în corespondenţele lor.

Redacţionale

Din cauza ultimelor evenimente, cari au adus reducerea a parte din filialele noastre şi schimbarea domiciliului a numeroşi membrii din teritoriile deslipte de Patria Mamă, numărul acesta a apărut cu întârziere.

Cerem ertare tuturor membrilor noştri.

Inzestrarea şcolilor cu solare şi bazinuri de înnot

Opera de asistenţă socială şi de ocrotire a copiilor cunoaşte sub egida noului regim de neraştere naţională, una dintre cele mai frumoase solicitudini din partea conducătorilor. In special, interesul pentru desviltarea şi păstrarea sănătăţii tinerelor vlăstare, a devenit un ideal scump, către care se tinde cu oricâte sacrificii.

Copiii sunt viitorul neamului. Pe sănătatea lor fizică şi morală, pe armonioasa lor desvoltare, se bazează viitorul neamului. Deaceia niciun sacrificiu în acest domeniu nu este prea mare.

In cadrul acestei opere de ocrotire a copiilor, conducătorii sectorului IV Verde în frunte cu d. colonel Alex. Dobrotescu, ajutor de primar general şi Ilie Ivănescu secretar general au hotărît înfiinţarea mai multor solarii cu bazine spaţioase şi duşuri pe lângă şcolile primare, dela periferia sectorului, întrucât anul acesta nu au putut trimite copiii la mare.

Grija de periferie, unde se găsesc cele mai multe familii lipsite de mijloace a fost şi este preocuparea de căpetenie a d-lui colo-

nel Al. Dobrotescu. D-sa a căutat ca pe lângă solariul din şoseaua Giuleşti care funcţionează cu două sute de copii şi cari primesc zilnic pe lângă educaţia străjerească şi o hrană substanţială să dea posibilitatea şi copiilor săraci din cartierele Grozăveşti şi Griviţa, ca în loc să piardă timpul pe maidane în lipsa părinţilor de acasă, — majoritatea muncitori în fabrici, — să fie adunaţi la un loc îngrijiţi, supuşi la un program străjeresc şi bine hrăniţi .

Pentru acest fapt, d. colonel Dobrotescu primarul sectorului a pus toată stăruinţa şi cu preţiosul concurs dat de către d. dr. Eugen Răsmeriţă, medicul şef al Capitalei, dintr'un maidan situat lângă noul dispensar din şos. Grozăveşti a răsărit un strand, de toată frumuseţea, un bazin de înot de 15-10 m. l. cu săli de mese, bărăci pentru desbrăcat, bucătărie, alei şi plăji de nisip care în curând va fi inaugurat urmând apoi ca peste două sute de copii ai cartierului să fie primiţi.

Deasemeni, d. colonel Dobrotescu constatând că şi cartierul Griviţa are mulţi copii săraci, a căutat să înfiinţeze un solar şi pe lângă şcoala primară din strada Arad.

Acest solar este aproape gata, având bazinul şi duşurile terminate. El va fi pus la dispoziţia copiilor chiar în cursul acestei săptămâni. Bazinul acestui solar având o capacitate mai mică, d. primar a dat dispoziţiuni ca, copiii să vină pe echipe (câte 25 pe oră). Şi aici vor primi îngrijire şi educaţie peste două sute de copii zilnic.

Pe lângă aceste minunate realizări, d. colonel Dobrotescu a trimes anul acesta la colonia sectorului din Predeal un număr de 150 copii săraci şi debili care vor fi hrăniţi şi îngrijiţi timp de o lună, educaţia primind-o dela comandantele străjere delegate, dela Straja Ţării.

D. colonel Dobrotescu, încă din primăvară s'a ocupat personal de refacerea căminului, de confortul şi îngrijirea lui.

La înfăptuirea acestor opere d-sa a avut buni colaboratori în d-nii C. Leoveanu şi Emil Mitulescu funcţionari superiori ai sectorului.

Asemenea iniţiative şi înfăptuiri merită să fie relevate.

C. RĂD.
(„România")

CANOTAJ

Concursul de canotaj de pe lacul Herăstrău

Duminică 4 August, s'a desfăşurat pe lacul Herăstrău, într'o mare animaţie, concursul de canotaj între cluburile nautice din Bucureşti.

La ora 4 şi jumătate d. amiral N. Păiş, ministrul Aeronauticei şi Marinei, care este şi preşedintele Federaţiei sporturilor nautice, a sosit la debarcaderul din „Luna Bucureştilor", aranjat special pentru juriul concursului.

ASISTENŢA

Au fost de faţă, printre invitaţi, afară de d. amiral adj. Păiş, ministrul Aerului şi Marinei, d-na şi d. c-dor Constantinescu-Claps, comandor Nedelcu, comandor Coandă, comandor Iacomi, comandor Steriopol, Radu Brăescu, Al. Fătulescu, col. Davilla, ing. Misicu, Iorgu Arsene, Rosetti, lt. Constantinescu, ataşat la cabinetul d-lui ministru, Al. Ionescu, d-na Mary Gheorghiu, d-na Ureche, d-na Constantinescu, d-na şi d. ing. Ionel Dumitrescu, comandor Săvulescu, Foca, Şerbănescu, etc.

Cu toate că cerul ameninţa cu urgia unei ploi de vară, totuş vastul teren ce se întinde în faţa debarcaderului era plin de lume de toate categoriile, sexele şi vârstele, ceia ce dovedeşte că sportul de apă atrage publicul.

Dacă s'ar mări posibilităţile, ne spune d. ministru Păiş, ca educaţia sporturilor de apă să fie cât mai mult difuzată în toate straturile poporului, în scurt timp, am vedea la manifestaţiile nautice, mii şi mii de oameni.

Sporturile de apă, spre deosebire de multe alte sporturi, au, faţă de tineret, pe lângă rolul educativ şi de sănătate şi o influenţă asupra carierei lui.

La noi tineretul are un mare debuşeu pe calea marinei.

„Viitorul ţării noastre e şi pe mare" a spus cândva Majestatea Sa Regele şi această vorbă regală are o mare valoare, căci ţara noastră, adaugă d. ministru Păiş, trebue să-şi îndrepte activitatea şi pentru câştigarea căilor de apă. Avem toate şansele să isbutim, să scoatem pentru ţara noastră cât mai multe venituri, până acum nesocotite.

Avem tot ce ne trebue să isbutim.

Când privesc acest tineret care se avântă cu atâta vigoare, pe apă, şi acest popor strâns să-l admire, am convingerea că ne pregătim temeinic pentru cucerirea şi a altor debuşeuri de viaţă economică.

REZULTATUL TEHNIC AL CONCURSURILOR

Skiff de 1 domni : 1. Cerhati (CFR) 3 min. 40 s. ; 2. Barcani Paul (Metropola) ; 3. Ilie Telic (Distribuţia).

Caiac dublu doamne : 1. Dor de Ducă (Isa Tănăsescu - Ada Carapancea), timp 3'36" ; 2. Distribuţia (Maria Dobrescu - Nuţi Filipescu) ; 3. Distribuţia (Eleonore Offenhaimer - Paula Petroiu).

Gig 4+1 (începători) : 1. Metropola (Linda Karol, Marinescu, Şerbănescu, Lessing, Stoessel) ; 2. C. F. R. (Răşinaru, Ronai, Constantinescu, Trofin, Bocsei).

Skiff 1 persoană doamne : 1. Iolanda Marton (Metropola) timp 2'18" ; 2. Lolla Machedon (CFR).

Unul din Schiffurile 4+1 doamne

Caiac dublu domni : 1. Dor de Ducă, timp 2'12" (Gică Gheorghiade şi Lică Giurgiuveanu) ; 2. Dor de Ducă (Gherman şi Pantea). 3. C. F. R. (Cristian Teodorescu şi Ronai).

Schiff 4+1 juniori : 1. Metropola, timp 3'51" (Rurac, Linda Carol, Vasiliade, Lessing şi Popovici) ; 2. Academia Comercială (Aurescu, Jerescu, Florescu şi Diamantopol) ; 3. Yachting Club Rom. (Brandrup, Mihăilescu, Echis, Por, Otto).

Schiff II două persoane seniori : 1. Metropola, timp 3'37" (Marton şi Minculescu) ; 2. C. F. R. Cerhati-Becesy ; 3. U. C. B. Porr şi Schulle.

Schiff 4+1 Doamne : 1. C. F. R., timp 2'29", (Muza Demetrescu, Ursin, Lolla Machedon, Ita Cerhati şi Becesy) ; 2. Metropola, (Iolanda Marton, Berescu, Ursu, Minculescu, Negulescu).

Caiac dublu mixt : 1. Dor de Ducă (Ada Carapancea cu d. Gheorghiade) timp 2'37" ; 2. Dor de Ducă (Simona Petrovan cu d. Lică Giurgiuveanu ; 3. Dor de Ducă (Ica Tănăsescu cu d. Gherman).

Schiff 4+1 domni : 1. C. F. R. timp 3'40" (Bucurescu, Mureşan, Fros, Cerhati şi Becesy) ; 2. Metropola.

O NOUĂ REALIZARE A U. C. B.-ULUI

După sfârşitul concursului, petrecut într'o mare animaţie, publicul de pe mal îndemnând cu voioşie şi insistent pe concurenţi, d. mimistru a poftit pe invitaţi să se sue pe vaporet spre a face o plimbare pe lacul Herăstrău, trecând şi prin ecluza ce leagă lacurile între ele.

Pentru toată lumea trecerea printr'o ecluză a fost ceva nou. Ea a fost construită în timp record: 47 de zile. Este o lucrare care face cinste geniului civil dela U. C. B. D. ministru ing. Caranfil, poate fi mândru de opera de înfrumuseţare ce a făcut-o împrejurimilor Capitalei, care până acum erau adevărată sălbăticie.

Diferenţa între cele două lacuri, între cari e făcută ecluza, este mai bine de 4 metri.

Personal d. ministru Păiş, ca marinar hârşit, a dat explicaţii asupra funcţionării ecluzei spunând că mai toate porturile în Anglia, lucrează cu ecluze din cauza fluxului şi refluxului apelor înconjurătoare.

IMPĂRŢIREA PREMIILOR

In urmă d. ministru şi invitaţii săi s'au oprit la debarcaderul clubului nautic Metropola şi a împărţit concurenţilor câştigători: o cupă, plachete şi strângeri de mâini...

CUVÂNTAREA D-LUI MINISTRU

Ca preşedinte al Federaţiei sporturilor nautice, a spus d. ministru Păiş, concurenţilor, vă felicit şi ori de câteori puteţi să vă manifestaţi,, vă rog să arătaţi că sporturile de apă sunt tot aşa de interesante dacă nu şi mai utile, ca şi celelalte sporturi.

S'a servit apoi o gustare la care d. ministru Păiş a închinat primul pahar în sănătatea M. S. Regelui, înaltul ocrotitor al sporturilor.

Intreaga asistenţă a subliniat cu urale repetate.

D. ing. Mişicu în numele cluburilor şi a sportivilor de faţă, a mulţumit călduros d-lui ministru Păiş pentru calda şi susţinuta încurajare ce o acordă sporturilor de apă.

C. A. OR.

INNOT

Al doilea concurs nautic din acest sezon

Strandul Obor a găzduit la 21 Iulie un al doilea concurs de înnot disputat în cadrul Ligii Muntenia.

Spectatori au fost circa 1000, în majoritate străjeri şi tineret.

Cursele au fost spectaculoase, în special cele de copii şi fete — unde am avut prilejul să constatăm că o generaţie nouă ce se impune zi cu zi, s'a afirmat şi eri, când copii sub 15 ani au realizat adevărate performanţe.

Pe cluburi, *Liga Navală Română* s'a dovedit a fi un adevărat club a cărui specialitate este aceea de a îndruma tinerele talente în tainele înnotului. Astfel *Liga Navală Română dispune actualmente de cel mai mare efectiv de copii.*

Să nu uităm că la concursul de ieri „Liga" a concurat cu serii întregi de copii şi fetiţe.

La acest concurs au asistat: d-nii *Mihail Savu,* preşedintele F. R. I., *Leoveanu,* preşedintele regiunii Muntenia, *Victor Catina, Paul Stroescu, Radu Grigore* din partea regiunii Muntenia.

Din partea Primăriei Sectorului Negru, d. *Cristescu,* secretar general, d. *Mustaţă.*

Concursul s'a bucurat de un deplin succes, organizarea dovedindu-se a fi la nivelul tuturor aşteptărilor.

REZULTATE TECHNICE

50 metri Crawl copii. Seria 1

1) Ceardaridis N. (LNR) 50"6; 2) Lăzărescu A. (LNR) 50"8; 3) Popescu St. (LNR) 55"2.

Seria II.

1) Caracaş Iustin (LNR) 47"8; 2) Săvescu Nicolae (LNR) 47"9; 3) Pătulea Vasile (CFR) 50".

Seria III-a.

1) Caracaş Adrian (LNR) 41"8; 2) Iliescu Ilie (St. R.) 43"; 3) Lăzărescu C-tin (LNR) 45".

Seria IV-a.

1) Săvescu Pavel (St. R.) 35"6; 2) Adochiţă Gh. (LNR) 40"; 3) Rosenberg O. (CNR) 42".

50 metri brasse fetiţe.

Seria 1.

1) Ghiţescu Elena (LNR) 55"6; 2) Didina Moraru (LNR) 56"; 3) Marinescu Verona (LNR) 1'1".

Seria II-a.

1) Weigel Mariana (St. R.) 50"8; 2) Tica Cristescu (VD) 52"; 3) Pruncu Mimi (LNR) 53"2.

50 metri spate copii.

Seria I-a.

1) Maximilian A. (LNR) 50"4; 2) Lăzărescu C-tin (LNR) 54"; 3) Mihăilescu Gh. (CFR) 55'.

Seria II-a.

1) Săvescu Pavel (St. R.) 43"; 2) Kagic Kagian (CFR) 47"8; 3) Rosenberg O. (CNR) 48".

50 metri spate fetiţe.

Seria I-a.

1) Vasiliu Nana (LNR) 1'1"; 2) Moraru Didina (LNR) 1,8"; 3) Dumitrescu Carola (LNR) 1'2".

Seria II-a.

1) Weigel Mariana (St. R.) 50"8; 2) Tica Cristescu (VD) 53"; 3) Dumitrescu Elena (LNR) 55".

50 metri brasse copii.

Seria I-a.

1) Ionescu D-tru (VD) 51"; 2) Păunescu Victor (LNR) 52"; 3) Caracaş Adrian (LNR) 57".

Seria II-a.

1) Popescu Caton (St. R.) 46"; 2) Ştefan Tudor (CFR) 48"8; 3) Rosenberg (CNR) 50".

50 metri crawl fetiţe.

1) Tica Cristescu (VD) 52"; 2) Ghiţescu Elena (LNR) 53"2; 3) Dobrescu Geta (St. R.) 54"3.

100 metri brasse doamne.

1) Kato Lenghel (VD) 1'48"; 2) Stofran Isabela (St. R. 1'51"; 3) Marga Giuris (LNR) 1'55".

200 metri liber domni.

Seria I-a.

1) Pătulea Th. (CFR) 3'26"8; 2) Pomuţ Jean (CFR) 4'; 3) Radu Niculae (CFR) 4'18".

Seria II-a.

1) Adrian Adrian (Metr.) 2'50"; 2) Leon Levita (VD) 2'51"; 3) Nelu Georgescu (VD) 3'1"8.

50 metri juniori.

1) Neagu Stelian (LNR) 36"; 2) Nefianu A. (VD) 39"; 3) Pomuţ Jean (CFR) 40"4.

100 metri spate domni.

1) Popescu Gh. (Metr.) 1'28"6; 2) Bruno Rotter (CNR) 1'30"; 3) Brătan Florea (St. R.) 1'38".

100 metri spate doamne.

1) Mariana Weigel (St. R.) 1'15" ; 2) Stofran Isabela (St. R.) 2' ; 3) Dumitrescu Elena (LNR) 2'7"4.

Numărul participanţilor pe cluburi :

Liga Navală Regală Română (LNR)	25
Stadiul Român (St. R.)	10
Căile Ferate Române (CFR)	8
Viforul Dacia (VD)	7
Clubul Nautic Român (CNR)	3
Metropola (Metr.)	3

Concursul de înot pentru Fanionul L. N. R. R.

Duminică dimineaţa 28 Iulie a. c. a avut loc concursul de înot pentru FANIONUL L. N. R. R. în strandul „Obor", organizat de secţia de nataţie a L. N. R. R. Au participat toate cluburile din Bucureşti cu efectivele complecte, dat fiind că în joc era un trofeu cu totul original, şi mai ales că pentru prima dată la un concurs de înnot au fost introduse şi probe de copii cari contau în clasament.

Un public numeros, format mai ales din străjeri, a ţinut să asiste la acest concurs unde copii aveau cuvântul pentru prima oară.

Din partea Ligii Navale Române a fost D-l General Negreanu cu familia.

REZULTATUL CONCURSULUI DE INNOT PENTRU FANIONUL L. N. R. R. 28-VII-940 STRANDUL „OBOR"

			Punctajul					
50 m. copii sub 15 ani	L. N. R.	St. Rom.	Metr.	C. N. R.	V. D.	Venus
1) Săvescu Pavel	S. Rom.	36"3	0	5	"	"	"	1
2) Adochiţă Gh.	L. N. R.	38"2	3	0	"	"	"	
3) Ganga I.	Venus.	41"	"	"	"	"	"	
100 m. liber domni								
1) Puşcaşu P.	Metr.	1'11"4	"	"	5		"	
2) Georgescu N.	V. D.	1'13"	"	"	"	"	3	
3) Adrian A.	Metr.	1'14"	"	"	1	"		
100 m. liber doamne						"	"	
1) Stofran Isab.	St. Rom.	1'39"	"	5	"			
2) Bebe Wexler	C. N. R.	1'44"	"	"	"	"	"	
3) Shildaus A.	"	2'3"	"	"	"	3	"	
50 m. brasse fetiţe 15 ani						1	"	
1) Weigelt M:	St. Rom.	49"	"	5				
2) Pruncu Mimi	L. N. R.	50"3	3	"	"	"	"	
3) Moraru Didina	"	62"	1	"	"	"	"	
100 m. brasse domni						"	"	
1) Popescu Gh.	Metr.	1'21"4	"	"	5			
2) Puşcaşu P.	"	1'32"	"	"	3	"	"	
3) Georgescu N.	V. D.	1'38"	"	"	"	"	"	
50 m. liber copii 15-16 ani						"	"	1
1) Sandru N.	L. N. R.	40"	5					
2) Caracaş A.	"	40"1	3	"	"	"	"	
3) Iliescu I.	St. Rom.	44"	"	"	"	"	"	
50 m. liber juniori				1	"	"	"	
1) Elias Al.	Metr.	34"	"	"	5			
2) Neagu St.	L. N. R.	34"3	3	"	"	"	"	
3) Wolf Anerei	St. Rom.	35"	"	"	"	"	"	
100 m. brasse doamne				1	"	"	"	
1) Stofran Is.	St. Rom.	1'51"	"	5	"			
2) Bebe Wexler	C. N. R.	1'55"4	"	"	"	"	"	
3) Aghi Simoni	V. D.	1'56"8	"	"	"	3	"	
50 m. spate fetiţe 15 ani						"	1	
1) Weigelt M.	St. Rom.	52"	"	5				
2) Pruncu Mimi	L. N. R.	56"	3	"	"	"	"	
3) Moraru Didina	"	1'5"	1	"	"	"	"	
50 m. brasse copii 15 ani								
1) Caracaş A.	L. N. R.	49"	5					
2) Păunescu V.	"	51"	3	"	"	"	"	
3) Adochiţă Gh.	"	55"	1	"	"	"	"	
100 m. spate domni								
1) Popescu Gh.	Metr.	1'30"			5			
2) Vogel	C. N. R.	1'32"	"	"	"	"	"	
3) Puşcaşu P.	Metr.	1'42"	"	"	1	3	"	
100 m. pate doamne						"	"	
1) Bebe Wexler	C. N. R.	1'57"						
2) Stofran Is.	St. Rom.	2'3"	"	3	"	5	"	
3) Dumitrescu C.	L. N. R.	2'10"	1	"	"	"	"	
			32	30	25	15	5	1

Fanionul a fost câştigat de secţia noastră cu 32 puncte faţă de al doilea clasat, St. Român cu 30 puncte. Totuşi secţia noastră nu înţelege să câştige un trofeu pus în competiţiune de noi şi ca atare Fanionul a fost decernat St. Român, al doilea clasat.

Străjerii şi înnotul

La strandul Obor, prin îngrijirea Primăriei Sectorului Negru, a fost instalată o tabără străjerească, care după 30 zile de viaţă întăritoare şi recreaţie s'a închis.

In prezenţa d-lor *Goruzi,* inspector la Straja Ţării, *Botez,* şef. de secţie şi a d-lui Primar al Sectorului II Negru, a avut loc Sâmbătă 27 Iulie închiderea taberei străjereşti pe luna Iulie. La sosire, d-nii oficiali au trecut colonia în revistă şi au luat notă de activitatea taberei în timpul celor 30 zile. D-nii oficiali ai Străjei Ţării au felicitat pe d-nul *Puşcaşu* comandantul taberei pentru frumoasa organizare pe care a făcut-o şi pentru disciplina pe care au arătat-o elevii săi în tot decursul lunei.

După inspecţia făcută prin tabără d-nul comandant Puşcaşu a ordonat începerea programului care a constat, în primul rând, din exerciţii de înnot conduse de d-nii profesori Dan Ştefan şi Stroescu Aurel. Probele de înot au dat următoarele rezultate :

50 m. liber străjeri sub 15 ani : 1) Dan Vasile ; 2) Dumitrescu Dumitru ; 3) Vasilescu Ştefan.

50 metri brasse străjeri sub 15 ani : 1) Dan Vasile ; 2) Reis Dumitrescu ; 3) Velin Toma.

100 metri liber străjeri sub 17 ani : 1) Oprea Petru ; 2) Sotir Florea ; 3) Constantinescu Florea.

„Cupa Mihail Savu" disputată la Tg. Mureş

Concursurile de nataţie pentru cupa Mihail Savu au luat sfârşit.

Victoria a revenit reprezentanţilor oraşului cari au învins cu 169,5 puncte la 142,5 puncte, pe cei ai Clujului.

Iată rezultatele înregistrate :

100 metri liber (domni) : 1) Ciszmaş (C) 1,09,6 min. ; 2) Bekes (T. M.) 1,09,8 ; 3) Toth 1,10,8.

4×100 (domni) : 1) Cluj (Ciszmaş, Györffi, Scheidner, Băra) 11,28,6 min. 2) T. Mureş 11,39,3 min.

Ştafetă 3×100 mixt (doamne) : 1) Tg. Mureş (Perlacki, Daroczi, Damasz) 5,41,1 min. 2) Cluj 5,40 min. 3)) Tg. Mureş B. 5,53 min.

400 metri liber (domni) : Györffi (C) 6,07 min. 2) Bekes (T. M.) 6,17,5 min. 3) Iordache (C) 6,18,5 min.

100 metri liber (doamne) : 1) Damasz (T. M. 1,29,7 min.); 2) Perlacki (T. M.) 1,45,3 min. 3) Kactelor (T. M.) 1,46,2 min.

4×100 (domni : 1) Tg Mureş (Fülopp, Vereş, Toth, Bekes) 4,82,2 min. 2) Cluj 4,49,1 min.

Water-polo : Tg. Mureş — Cluj 3-3 (3-2).

Au marcat Vereş (2) şi Covaci pentru Tg. Mureş şi Iordache (2) şi Payo pentru Cluj.

Concursul de înot Bucureşti—Timişoara

Sâmbătă 3 şi Duminică 4 August a. c. a avut loc la Timişoara un concurs de înnot şi polo pe apă, între Bucureşti şi echipa selecţionată a oraşului Timişoara în folosul refugiaţilor. Un public numeros a ţinut să asiste la frumosul spectacol, pus pe program de regiune în frunte cu inimosul ei preşedinte D. av. I. Teban.

Deasemenea concursul s'a bucurat de patronajul d-lui Coriolan Băran, Primarul Oraşului Timişoara.

Timpul frumos şi apa caldă au făcut să se obţină rezultate satisfăcătoare.

REZULTATELE TEHNICE

Ziua I în nocturnă.

100 m. liber juniori : 1) Hozdovici, Timişoara 1'12" ; 2) Georgescu, Bucureşti 1'14"8 ; 3) Varadi, Timişoara 1'15.

66 m. brasse fetiţe sub 15 ani: 1) Weigelt Mariana, Bucureşti 1'10"6; 2) Pruncu Mimi, Bucureşti 1'13"9; 3) Merdler, Timişoara 1'14".

Bucureştencile s'au dovedit că ştiu să câştige o cursă chiar după o călătorie care a durat toată noaptea, realizând şi timpuri bune.

100 m. brasse domni: 1) Popescu Gh., Bucureşti 1'23"; 2) Norman, Timişoara 1'24"2; 3) Nicolici, Timişoara 1'31"9.

Primii doi au făcut timpuri bune, deşi lipsiţi de condiţie fizică.

100 m. liber domni: 1) Buhonitzki, Timişoara 1'6"8; 2) Recer, Timişoara 1'10"; 3) Puşcaşu, Bucureşti 1'13".

Timpuri foarte slabe.

100 m. liber doamne: 1) Rafael, Arad 1'25"; 2) Hertzl, Timişoara 1'38"; 3) Stofran, Bucureşti 1'41"6.

Arădeanca a realizat un timp frumuşel şi a lăsat impresia că ar putea realiza mai mult, cu o concurenţă mai tare.

66 m. liber copii: 1) Varadi, Timişoara 46"; 2) Săvescu, Bucureşti 49"; 3) Katz, Timişoara 55"".

Ştafeta 4×200 m. domni: 1) Timişoara 10'44"2 (Pülok, Albala, Bohunitzky, Retcer); 2) Bucureşti 11'49"9, (Adrian, Puşcaşu, Georgescu, Levita); 3) Timişoara b 12'6"2.

Timişorenii intenţionau să bată recordul naţional, pe care nu au reuşit nici măcar să-l apropie.

Sărituri

Al. Lascu, campionul naţional de sărituri artistice a executat o serie de sărituri printre cari şi câteva comice unde a cules aplaude furtunoase.

Au urmat 2 matchuri de polo pe apă între echipele A şi B ale reprezentativelor,

Rezultatele:

Timişoara B — Bucureşti B (2-1).

Timişoara A — Bucureşti A (8-5).

ZIUA II

200 m. liber juniori: 1) Varadi I., Timişoara 2'46"6; 2) Hozdovici, Timişoara 2'52"6; 3) Georgescu, Bucureşti 2'56"6.

100 m. brasse doamne: 1) Kato Lengel, Bucureşti 1'48"4; 2) Aghi Simoni, Bucureşti 1'49"6; 3) Baroşi, Arad 1'50".

200 m. brasse domni: 1) Popescu Gh., Bucureşti 3'6"2; 2) Norman, Timişoara 3'6"2; 3) Roter, Bucureşti 3'17"4.

Primii doi au realizat timpuri ce se apropie de recordul naţional, şi credem că în curând îl vor depăşi.

33 m. brasse copii: 1) Săvescu, Bucureşti 27"; 2) Adochiţă, Bucureşti 34"; 3) Ganga, Bucureşti 35".

Copii din Bucureşti au câştigat primele trei locuri, dovedindu-se superiori colegilor din Timişoara.

400 m. liber domni: 1) Albala, Timişoara 5'56"; 2) Levita, Bucureşti 6'18"6; 3) Tomescu, Arad 6'21"4.

66 m. liber fetiţe: 1) Hetzl II, Timişoara 1'1"4; 2) Kratcki, Timişoara 1'12"2; 3) Cristescu, ,Bucureşti 1'14"3.

66 mm. liber copii. Seria I: 1) Săvescu, Bucureşti 47"8; 2) Konia, Arad 56"7; 3) Ganga, Bucureşti 1'2"8.

Seria II: 1) Katz, Timişoara 54"; 2) Adochiţă, Bucureşti 57"; 3) Nicolici, Timişoara 1'2".

3×100 mixt ştafetă: 1) Timişoara A 3'52"6; 2) Timişoara B 4'13"3; 3) Bucureşti 4'20"5.

Sărituri: Lascu sare din nou şi culege noi aplauze.

Polo pe apă:

Timişoara B — Bucureşti B 3-1.

Timişoara A — Bucureşti A 6-3.

Seria III: 1. Adochiţă (L. N. R.) 41"; 2) Răducanu (C. F. R.) 42"2'; 3. Mirea Gh. Mircea (C. F. R.) 44"

Clasamentul general pe 50 m. copii sub 14 ani:

1. Adochiţă (L. N. R.) 41"; 2) Răducanu (C. F. R.) 42"2; 3) Mirea Gh. Mircea (C. F. R.) 44".

La această întrecere copiii, deşi sub 14 ani, au dat dovadă de reale calităţi aquatice dacă se mai consideră că majoritatea dintre ei au înotat un croual aproape perfect.

100 mm. liber domni: 1. Puşcaşu Paul(Metropola) 1'10"4; 2. Adrian Adrian (Metropola) 1,14" 3. Prisli Cornel (C. N. R.) 1'24"6.

Puşcaşu se menţine; nu ne putem da însă seama dece Adrian a realizat un timp atât de slab. Ne obişnuisem să-l vedem mai bun la antrenament. Incă în acest an a înnotat sub 1'10".

100 brasse (Copii 14—16 ani): 1. Popescu Coton (L. N. R.) 1'37"; Stoica Ion (C. F. R.) 1'48"2; 3) Victor Păunescu (L. N. R.) 1'59".

50 m. brasse fetiţe (sub 15 ani): 1) Mărgineanu Elena (L. N. R.) 1'04"6; 2. Petrescu Zoe (L. N. R. 1'04"6; 3. Nicoliţa Popa (L. N. R.) 1'07"2.

50 m. spate copii: 1. Adochiţă Gh. (L. N. R.) 52"5. 2. Lăzărescu C-tin (L. N. R.) 55"; 3. Lăzărescu Anghel (L. N. R.) 1'08"7.

100 m. brasse doamne. Seria I: 1. Dobrescu Geta (St. R.) 2'03"; 2. Moraru Didina (L. N. R.) 2'05"; 3. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 2'05"6.

Seria II: 1. Mariana Weigel (St. R.) 1'47"; 2. Pruncu Mimi (L. N. R.) 1'54"; 3. Tica Cristescu (V. D.) 1'56"8.

De subliniat timpul excelent realizat de Mariana Weigel care este în mare progres.

100 m. liber copii (între 14—16 ani). Seria I: 1. Soceanu Horia (St. R.) 1'34"8; 2. Gonga Ion (Venus) 1'35"4; 3. Stoica Ion (C. F. R.) 1'41".

Dacă socotim vârsta concurenţilor timpurile sunt mai mult decât satisfăcătoare.

Seria II: 1. Săvescu Pavel (St. R.) 1'21"4; 2. Sasu (Individual) 1'43"8; 3. Şandru (L. N. R.) 1'44"6.

Incă odată copilul minune a dovedit calităţile sale de mare sprinter şi mai cu seamă acum când abia a depăşit 14 ani. Viitorul îi surâde dacă va şti să-şi exploateze marile lui calităţi în mod raţional. Nataţia în România va avea de câştigat de pe urma lui.

50 m. spate fetiţe (sub 15 ani): 1: Tica Cristescu (V. D.) 56"; 2. Dobrescu Geta (St. R.) 56"2; 3. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 1'0"6.

50 m. brasse copii (sub 14 ani). Seria I: 1. Uşurelu Sandu (C. F. R.) 1'04"; 2. Meraru Bebe (L. N. R.) 1'04"1; 3. Constantinescu D-tru (L. N. R.) 1'05".

Seria II: 1. Ionescu D-tru (V. D.) 50"4; 2. Adochiţă (L. N. R.) 52"4; 3. Matien (L. N. R.) 1'01".

400 m. liber domni: 1. Puşcaşu Paul (Metropola) 6'11"4; 2. Adrian Adrian (Metropola) 6'30"8; 3. Satmari Alex. (C. F. R.) 7'.

50 m. liber fetiţe: 1. Pruncu Mimi (L. N. R.) 52"; 2. Tica Cristescu (V. D.) 52"2; 3. Maru Didina (L. N. R.) 56".

100 m. spate copii (până la 16 ani): 1. Kaigian H. (C. F. R.) 1'50"8; 2. Floreştean Ion (C. F. R.) 1'53"; 3. Mihăilescu Gh. (C. F. R.) 1'54".

Matcul de polo pe apă ce urma să aibă loc între două selecţionate nu s'a mai ţinut din cauza concursurilor cari s'au terminat la ora 13.

R.

Al treilea concurs dela Obor

Duminică 11 August, la orele 10,30 s'a desfăşurat la strandul Obor, un reuşit concurs de înnot şi spunem reuşit mai mult pentru faptul că politica de promovare a elementelor tinere şi-a găsit rostul în acest concurs.

In adevăr la chemarea adresată de către legiune, către copii şi tineretul bucureştean, aceştia au răspuns în corpore.

Timpurile realizate sunt în general satisfăcătoare. Dacă ne gândim că, numai de circa 45 de zile a început antrenarea copiilor, putem să ne considerăm pe drumul cel mai bun.

Astfel merită felicitări grupările C. F. R. şi L. N. R., care în momentul de faţă au cei mai mulţi copii.

Iată filmul întrecerilor de eri:

100 m. brasse domni: 1. Popescu Gh. — (Metropola 1'24"8; 2. Vasiliu C-tin (C. F. R.) 1'30".

In această cursă a mers, afară din concurs şi Bubi Eminger, înotând 100 m., spate în timpul foarte bun de 1'22"2. Atenţiune cei care înnotaţi spate la campionatele naţionale.

50 m. liber copii (sub 14 ani). Seria I: 1. Lăzărescu Anghel (L. N. R.) 49"; 2. Constantinescu D-tru (L. N. R.) 55"8; 3. Niculescu Ion (L. N. R.) 1'.

Seria II: 1. Tiberiu Cimpoi (C. F. R.) 49"; 2. Dima C-tin (C. F. R.) 30"; 3. Dobre Gh. (L. N. R.) 53"6.

De ziua marinarilor

Joi 15 August la strandul Obor, s'a desfăşurat un mare concurs de înnot organizat, după cum s'a anunţat la timp, de către L. N. R. R.

Lupta s'a dat între şase cluburi bucureştene şi a revenit echipei „Metropola" care a reuşit să strângă la start cei mai mulţi seniori şi cari au decis câştigarea primului loc în clasament, prin câştigarea a opt puncte la ştafeta 3×100 mixt.

Astfel că invidiata cupă a revenit pe merit şi definitiv echipei Uzinelor Comunale.

Rezultate tehnice.

100 m. brasse doamne: 1. Marioara Weighel (St. R.) 1'46"8; 2. Isabela Ştofran (St. R.) 1'50"; 3. Moraru Didina (L. N. R.) 2'02".

St. R. = 8 puncte.

L. N. R. = 1 punct.

100 m. brasse domni: 1. Popescu Gh. (Metropola) 1'23"4; 2. Puşcaşu I. (Metropola) 1'30"; 3. Popescu Caton (L. N. R.) 1'34".

Metropola 8 puncte.

L. N. R. 1 punct.

50 m. liber străjeri sub 14 ani. Seria I: 1. Panaitescu (L. N. R.) 51"6; 2.Constantinescu D-tru (L. N. R.) 56"; 3. Niculescu Ion (L. N. R.) 57"6.

Seria I: 1. Adochiţă (L. N. R.) 41"; 2. Răducanu I. (C. F. R.) 41"4; 3. Dima C-tin (C. F. R.) 46"8.

50 m. brasse străjeri sub 16 ani: 1. Stoica Ion (C. F. R.) 49"4; 2. Ionescu D. (Metropola) 51"; 3. Tita Stelian (C. F. R.).

Din cauza sosirei nereglementare, Stoica Ion (C. F. R.) şi Ionescu D-tru (Metropola) au fost descalificaţi.

C. F. R. = 5 puncte.

50 m. brasse străjere. Seria I: 1. Mărgineanu El. (L. N. R.) 1'05"; 2. Ionescu Geta (L. N. R.) 1'05"4; 3. Ionescu Nuşa (L. N. R.) 1'06".

Seria II: 1. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 56"; 2. Dumitrescu El. (L. N. R.) 1'02"; 3. Finţescu Niculina (C. F. R.) 1'03"8.

100 m. liber doamne: 1. Isabela Stofran (St. R.) 1'45"; 2. Moraru Didina (L. N. R.) 1'59"2; 3. Dobrescu Geta (St. R.) 2'04"2.

St. R. = 6 puncte.

L. N. R. = 3 puncte.

100 m. liber domni: 1. Puscasu Paul (M.) 1'16"6; 2. Popescu Gh. (M) 1'18"4; 3. Manoliu I. (M) 1'22.

Metropola = 9 puncte.

50 m. brasse străjeri. Seria I: 1. Uşurelu Sandu (C. F. R.) 58"4; 2. Zaharescu (L. N. R.) 1'01"; 3. Ion Niculae (C. F. R.) 1'08".

Seria II: 1. Ionescu D-tru (M.) 49"; 2. Constantinescu D-tru (L. N. R.) 1'04"4; 3. Moraru Bebe (L. N. R.) 1'04"6.

50 m. liber străjeri sub 16 ani. Seria I: 1. Gonga (Venus) 39"8; 2. Soceanu (St. R.) 41"1; 3. Betale N. (Individ.) 42".

Seria II: 1. Sasu Iulius (M.) 40"; 2. Şandru (L. N. R.) 42"6; 3. Răducanu (C. F. R.) 44".

100 m. spate doamne: 1. Mariana Weigelt (St. R.) 1'54"2; 2. Dumitrescu El. (L. N. R.) 1'54"4; 3. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 2'15".

St. R. = 5 puncte.

L. N. R. R. = puncte.

100 m. spate domni: 1. Manoliu (M.) 1'35"8; 2. Puşcaşu (N.) 1'37"6; 3. Popescu (M.) 1'47".

Metropola = 9 puncte.

50 m. spate străjeri sub 14 ani: 1. Adochiţă (L. N. R. 51"8; 2. Ionescu D-tru (M.) 54"4; 3. Panaitescu (L. N. R.) 1'02".

L. N. R. = 6 puncte.

Metropola = 3 puncte.

50 m. spate străjeri sub 16 ani: 1. Kagian H. (C. F. R.) 48"; 2. Ganga V. (Venus) 54"6; 3. Şandru I. (L. N. R.) 55".

C. F. R. = 5 puncte.

L. N. R. = 1 punct.

Ştafetă 3×100 m. mixt doamne: 1. St. R. (Dobrescu Geta, Mariana Weigel, Isabela Ştofran) 5'45"; 2. L. N. R. (Dumitrescu, El. Dumitrescu Carola, Moraru Didina) 6'14".

St. R. = 5 puncte.

L. N. R. = 3 puncte.

Ştafetă 3×100 m. mixt domni: 1. Metropola A 4'44"; 2. Metropola B. 4'48"2; 3. L. N. R. 5'14".

Metropola = 8 puncte.

L. N. R. = 1 punct.

Clasamentul general pe echipe.

1. Metropola cu 45 puncte.
2. L. N. R. cu 34 puncte.
3. St. R. cu 28 puncte.
4. C. F. .R. cu 18 puncte.
5. Venus cu 8 puncte.

REGRI

Campionatele regionale.

Sâmbătă 17 August au început la Strandul Obor campionatele regionale de natatie în cadrul cărora s'au înregistrat următoarele rezultate:

50 m. liber doamne: 1. Ştofran Isabela (St. R.) 41"2; 2. Pruncu Mimi (L. N. R.) 50".

50 m. străjeri sub 14 ani: 1. Răducanu Ion (C. F. R.) 44"2; 2. Pătulea V. C. F. R.) 44"8.

200 m. brasse domni: 1. Popescu Gh. (Metr.) 3'13"; 2. Popescu C. (L. N. R.) 3'27".

100 m. liber doamne: 1. Ştofran (St. R.) 1'40"8; 2. Pruncu (L. N. R.) 1'59"8.

100 m. liber domni: 1. Teodorescu (C. F. R.) 1'18"8; 2. Săvescu P. (St. R.) 1'22".

50 m. brasse străjere: 1. Moraru Didina (L. N. R.) 54"; 2. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 57".

50 m. brasse străjeri: 1. Ionescu Mircea (Metr.) 48"4; 2. Ionescu D. (Metr.) 49"8.

400 m. liber domni: 1. Satmary (C. F. R.) 6'46"; 2. Teodorescu P. (C. F. R.) 7'03".

50 m. spate străjeri 14-16 ani: 1. Săvescu Paul (St. R.) 46"; 2. Maximilian (L. N. R.) 50".

Ştafeta 3×100 m. mixt doamne: 1. St. Român 5'30"6; 2. L. N. R. 6'04".

Water-polo: C. F. R. - Combinata 6-0.

Campionatele regionale de canotaj se vor disputa la 29 Septembrie

In ultima adunare a regiunii Bucureşti de sporturi nautice, care s'a ţinut sub preşedinţia d-lui ing. Radu Brăescu, Comitetul regiunii a luat măsuri pentru desvoltarea canotajului bucureştean.

S'a discutat disputarea campionatului regional, care s'a fixat pentru Duminică 29 Septembrie.

Nu s'a fixat încă ora când se vor ţine aceste concursuri şi locul, fiind în funcţie de inaugurarea pavilionului FRSN, aflat pe malul lacului Floreasca, unde de acum înainte se vor desfăşura toate manifestaţiile sportive ale Federaţiei Române de Sporturi Nautice.

S'a fixat deasemenea data disputării concursurilor de yole olimpice pentru cupa Dan Simionescu Râmniceanu.

Aceste concursuri se vor desfăşura pe lacul Herăstrău în faţa cabanei Y. C. B. începând în ziua de 20 Septembrie şi urmând în zilele de 21 şi 22 Septembrie, când se vor alerga ultimele curse în prezenţa d-lui amiral Păiş N., ministrul Aerului şi marinei.

Ştiri din străinătate

PENTRU SALVAREA NAUFRAGIAŢILOR

In Suedia au fost experimentate cu succes două aparate de salvare.

Primul este o haină de salvare care poate fi îmbrăcată în 2 minute. Naufragiatul poate sta în apă fără a suferi de frig.

Invenţia se datoreşte contelui *G. Mörner* şi a fost inspirată de faptul că mulţi naufragiaţi salvaţi mureau din cauza frigului.

Altă invenţie este un aparat de semnalizare luminoasă fabricat în Norvegia. Acest aparat e destinat naufragiaţilor cari se găsesc într'o barcă sau pe o plută de salvare pierduţi în largul mărilor. La 30 secunde face în mod automat un semnal luminos care e vizibil la 1,5 Mile marine.

Aparatul e acţionat de o baterie care poate funcţiona 100 ore.

In modul acesta semnalele naufragiaţilor pot fi zărite de navele cari trec prin raza lor de acţiune.

MOTOARELE SUBMARINELOR GERMANE

Submarinele de 250 tone (U. 1—U. 24) sunt înzestrate cu 2 motoare *Maybach* cu 12 cilindri, 350 C. V. fiecare.

Aceste motoare sunt de tipul Standard întrebuinţat la auto-motoarele cari circulă pe căile ferate germane.

Ultimul model de motor Maybach are supraalimentare sistem Büchi care face ca viteza la suprafaţă să crească dela 13 noduri la 15 noduri.

Submarinele de 500—517 tone (U. 27—U. 32 şi U. 45—U 55) au motoare M. A. N. cu 6 cilindri şi 1000 C. V. fiecare cu supra-alimentare. Acelaş tip de motoare sunt instalate pe 10 torpiloare de coastă mexicane. Fiecare motor cântăreşte 5,75 tone.

Submarinele oceanice de 700—712 tone (U. 25, U. 26 şi U. 37, U. 44) au motoare M. A. N. care desvoltă în total 3.200 C. V.

Fiecare motor are 6 cilindri, desvoltă 1650 C. V. efectiv şi cântăreşte 16,5 tone.

E de remarcat că motoarele submarinelor germane întrebuinţează supraalimentarea, iar greutatea este mult mai mică decât jumătatea greutăţii motoarelor submarinelor din războiul trecut.

EXPLORATORI NORVEGIENI

Strămoşii norvegienilor de astăzi, faimoşii Vikingi, navigatori renumiţi, spre sfârşitul secolului VIII au descoperit insulele *Feroe*, *Shetland* şi *Orcade*. La 867 au descoperit *Islanda*, apoi Groenlanda în 985 iar în anul 999, *Leif Erikson* a descoperit *Labradorul*, marea peninsulă a Americii, deci cu 5 secole înainte de Columb.

Dar aceste descoperiri sunt urmate de altele cu caracter ştiinţific începând din 1850 când geologul *Keilhan* a făcut însemnate descoperiri la *Svalbard* (Spitzberg).

Fridjof Nansen cu patru însoţitori a străbătut ghe-ţarul ce acoperă *Groenlanda*, cu sky-uri şi cu sănii, în 1888.

Acelaş împreună cu *Johansen* a făcut un raid de 15 luni în sanie către Polul Nord, ajungând până la latitudinea 86° 14' Nord.

Intre ani 1898—1902 a descoperit şi cercetat 200.000 km. pătraţi în Westul Groenlandei.

In 1903—1906, *Roald Amundsen*, la bordul navei *Gjöa* a descoperit trecerea spre N. W. şi timp de 19 luni a făcut cercetări pentru determinarea poziţiei Polului Magnetic.

Căpitanul *Kristensen* în 1895 cu „Antartic" a debarcat pentru prima dată pe continentul antartic.

Carsten Borchgrevinck a cules numeroase informaţii ştiinţifice în timpul primei ierni petrecute în ani 1898—1900 pe continentul antartic.

Amundsen, plecând dela *Bariera lui Ross* a ajuns la Polul Sud cu sania la 11 Dec. 1911 unde a înfipt drapelul norvegian pe platoul *Haakon VII*.

Tot el la 25 Mai 1925 întrebuinţează avionul în cercetările sale, plecând dela *New-Aalesund* (Spitzberg) cu *Ellsworth* şi 4 însoţitori, dar a trebuit să întrerupă căci unul din cele două avioane a fost nevoit să aterizeze pe banchiză la latitudinea 87° 50' Nord.

La 11 Mai 1926 el porneşte din nou să descopere polul Nord la bordul dirijabilului *Norge* împreună cu *Ellsworth* şi generalul *Nobile*.

Au decolat din acelaş loc la ora 21 h 55 m şi a doua zi la ora 15 h 30 m a sburat peste Polul Nord.

După un sbor de 72 ore au aterizat la *Teller* în *Alaska* cu un bogat material topografic, geologic şi hidrografic.

Continentul antartic a fost explorat de patru expediţii succesive între 1927 şi 1931. Intr'una din aceste expediţii, Căpitanul *Gunnar Isaachsen* a făcut ocolul întregului continent iar Căpitanii *Rüser-Larsen* şi *Lützow-Holm* au adus o întreagă serie de fotografii aeriene.

U. R. S. S.

In ultimile luni ar fi intrat în serviciu 9 torpiloare din clasa M: **Sasoviets, Serp, Lukoi, Molnia, Zarnitza, Sovnarkan, Stamor, Sokki** şi **Sibiriak.**

Vechiul torpilor Frunze a fost renovat şi rebotezat **Bazpochtchadni.**

La Viborg au fost trimise detaşamente de lucrători pentru a face din acest port o importantă bază navală care să poată adăposti chiurasatele şi crucişetoarele.

A fost aprobat proectul de construire de şlepuri cu şi fără motor pentru transportul cărbunilor în marea Caspică.

Aceste şlepuri vor putea duce 2000—2800 tone cărbuni şi pescajul e prevăzut la 2—2,5 m.

Canalul Nipru-Bug va fi pus în serviciu în curând.

Acest canal leagă Marea Baltică dela Danzig cu Marea Neagră.

Mai multe nave fluviale vor face o călătorie de probă între Pinsk şi Brest-Litowsk.

La Yacht arată că amiralitatea sovietică urmăreşte de aproape lucrările pentru rapida organizare a apărării golfului **Finic.**

Pe coastele Estoniei, care au fost închiriate de U. R. S. S. se refac vechile fortificaţii din războiul trecut.

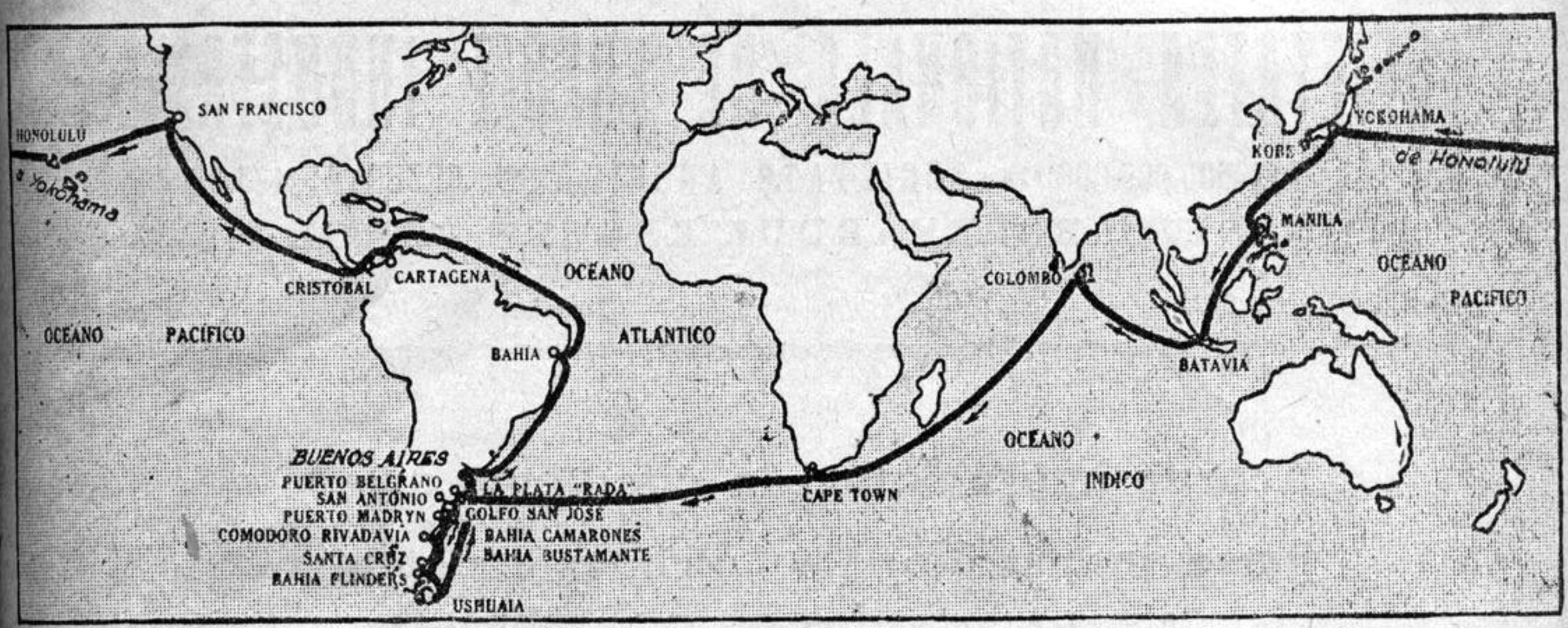
ARGENTINA

Călătoria navei şcoală „La Argentina".

Nava şcoală argentiniană „La Argentina" şi-a terminat călătoria de studiu cu elevii şcoalei navale, străbătând 31.283 de mile în 223 zile, din cari 123 pe mare şi 100 în porturi.

Itinerariul a fost: Buenos-Aires, Bahia (Brazilia), Cartagena (Columbia), Cristobal (Panama), San Francisco (Statele Unite), Honolulu (Hawai) Yokohama (Japonia), Kobe (Japonia), Manila (Filipine), Batavia (Java), Colombo (Ceylon), Cape Town (Africa de Sud), San Antonio, golful San José, Madera, Bahia, Rivandavia, Santa Cruz, Bahia Flindrai, Ushuia şi apoi spre casă.

Pe când şi „Mircea" !



Itinerariul navei - Şcoale „La Argentina"

STATELE-UNITE

Distrugătoarele Hughes, Monsum şi Meredith precum şi nava antisubmarină **S. C. 450** de circa 80 tone au fost lansate.

La 9 Mai Comisiunea Marinei din Senat a aprobat proectul votat de Camera Deputaţilor care prevede suma de 650 milioane dolari pentru construirea a 3 port-avioane, 2 crucişetoare, 14 submarine şi alte nave auxiliare; din aceiaşi sumă, 5.725.000 dolari vor fi întrebuinţaţi pentru modernizarea chiurasatelor dinainte de război: **New-York, Texas** şi **Arkansas.**

Ministerul Marinei intenţionează să puie în aplicare în arsenalele şi şantierele navale particulare, lucrul continuu cu 3 echipe.

35 de torpiloare vechi, construite în timpul războiului 1914—18 vor fi modernizate şi puse în stare de funcţionare.

Pentru construcţia estacadelor, a plăşilor contra torpilelor şi a celor **contra submarinelor,** necesare radei dela San-Francisco s'a aprobat 2 milioane dolari.

Pentru celelalte porturi guvernul a cerut 6 milioane.

Guvernul a dat un comunicat prin care se arată că cele declarate de Amiralul **Taussig,** Şeful Adjunct al Operaţiilor, în faţa comisiunei Marinei din Senat, sunt numai **păreri personale.** Amiralul Taussig declarase că Statele Unite vor evita cu mare greutate un război cu Japonia, şi de aceea ar fi necesar să se întreprindă negocieri pentru ca flota americană să poată utiliza la nevoie bazele engleze, franceze şi olandeze din Pacific.

Transatlanticul America a început probele de recepţie. Are 30.000 tone deplasament.

Maşina desvoltă 34.000 C. V. la viteza de 22 noduri.

A costat 748 milioane franci.

Incă nu s'a hotărât dacă va fi pus în serviciu pe vreo linie de navigaţie dată fiind situaţia prezentă din Europa.

Nava pază-coastă George Campbell a fost trimisă în Groenlanda pentru a duce un însemnat transport de medicamente trimise de Crucea Roşie.

Nava are la bord un avion de recunoaştere şi se crede că va staţiona în apele Groenlandei mai multă vreme.

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI

BRĂILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — VÂLCOV

— VALABIL DE LA 19 MAI 1940 —

	SOSIRE VASUL Pr. MIHAI	SOSIRE VASUL ISMAIL	PLECARE
BRĂILA	—	—	12^{30}
GALAŢI	13^{25}	13^{35}	20^{15}
RENI	21^{10}	21^{15}	21^{20}
ISACCEA	22^{25}	22^{40}	22^{50}
TULCEA	0^{10}	0^{30}	0^{40}
ISMAIL	2^{05}	2^{20}	3^{00}
CHILIA NOUĂ	4^{50}	5^{10}	5^{40}
CHILIA VECHE	—	—	—
PERIPRAVA	—	—	—
VÂLCOV	6^{45}	7^{00}	—

	SOSIRE VASUL Pr. MIHAI	SOSIRE VASUL ISMAIL	PLECARE
VÂLCOV	—	—	12^{15}
PERIPRAVA	—	—	12^{30}
CHILIA VECHE	—	—	14^{00}
CHILIA NOUĂ	14^{10}	14^{15}	15^{10}
ISMAIL	17^{25}	18^{00}	19^{15}
TULCEA	20^{45}	21^{15}	22^{15}
ISACCEA	23^{50}	0^{15}	0^{30}
RENI	1^{50}	2^{20}	2^{30}
GALAŢI	3^{30}	3^{45}	6^{30}
BRĂILA	7^{30}	7^{40}	—

Vapoarele de pasageri ale Societăţii au legătură la Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-809 care pleacă din Bucureşti la ora 13.44 şi soseşte la Galaţi la ora 19.15. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7,45 şi din Brăila la ora 8,39 şi soseşte în Bucureşti la ora 14,02.

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant —

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe 6 luni și pe un an.

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA
LAMPANT
MOTORINA

PACURA
C O C S
A S F A L T

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA

BUCUREȘTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09

LIGA
AVALĂ
EGALĂ
OMÂNĂ
ă morală și juridică

ia mântuirei noastre
drumul Dunării spre
largă.

M. KOGĂLNICEANU

NUL III
Nr. 15
EPTEMBRIE
1940

SUNTEM MICI DAR NE ATRAGE MAREA MARE. (Signal)

MAREA NOASTRĂ

ENTRU TINERET

5 Lei

ANUL III — No. 15 SEPTEMBRIE 1940

MAREA NOASTRA PENTRU TINERET

ORGANUL DE PROPAGANDA PENTRU TINERET AL „LIGII NAVALE REGALE ROMÂNE"

REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA LA SEDIUL LIGEI NAVALE REGALE ROMÂNE

STR. SPIRU HARET, 6
BUCUREŞTI

Director: C-dor NEGULESCU AUREL

Inscris la No. 368 Trib. Ilfov
Telefon 3.49.08

CUPRINSUL:

L. N. R. R.: Mihai! 226
Moş Delamare: In vâltoarea vremilor 227
C. Amiral C. Negru: Din aspectele mării . . . 231
Moş Delamare: Cu „Steaua la drum" 234
J. Lowel: Fecioara Oceanului 236
T. Ionescu: Misterul mării 238
P. Giurcă: Insule din spuma mării 240
Lt. P. Epureanu: Lopătarea 242
Jocuri 243
Sportul nautic la noi 244

MIHAI!

MIHAI!

Numele sfânt al Arhanghelului care a răpus diavolul în chip de balaur.

MIHAI!

Numele sfânt al aceluia care a reuşit în vremuri să unească, prin vitejia braţului său, toată suflarea românească.

MIHAI!

Numele predestinat al tânărului Rege, urcat pe tron în aceste clipe de restrişte, tot atât de grele ca şi cele ale distrugătorului „Regina Maria" în zilele de 4 — 6 Ianuarie 1938, când M. S. a primit cu vrednicie botezul mării.

Ce ne cere dela noi, supuşii Lui, în vremile pe care le trăieşte Neamul, curăţenia sufletească a Majestăţii Sale?

Să-I dăm tot ce este mai bun şi mai curat în noi, spre a-I uşura povara ce-I apasă pe umeri;

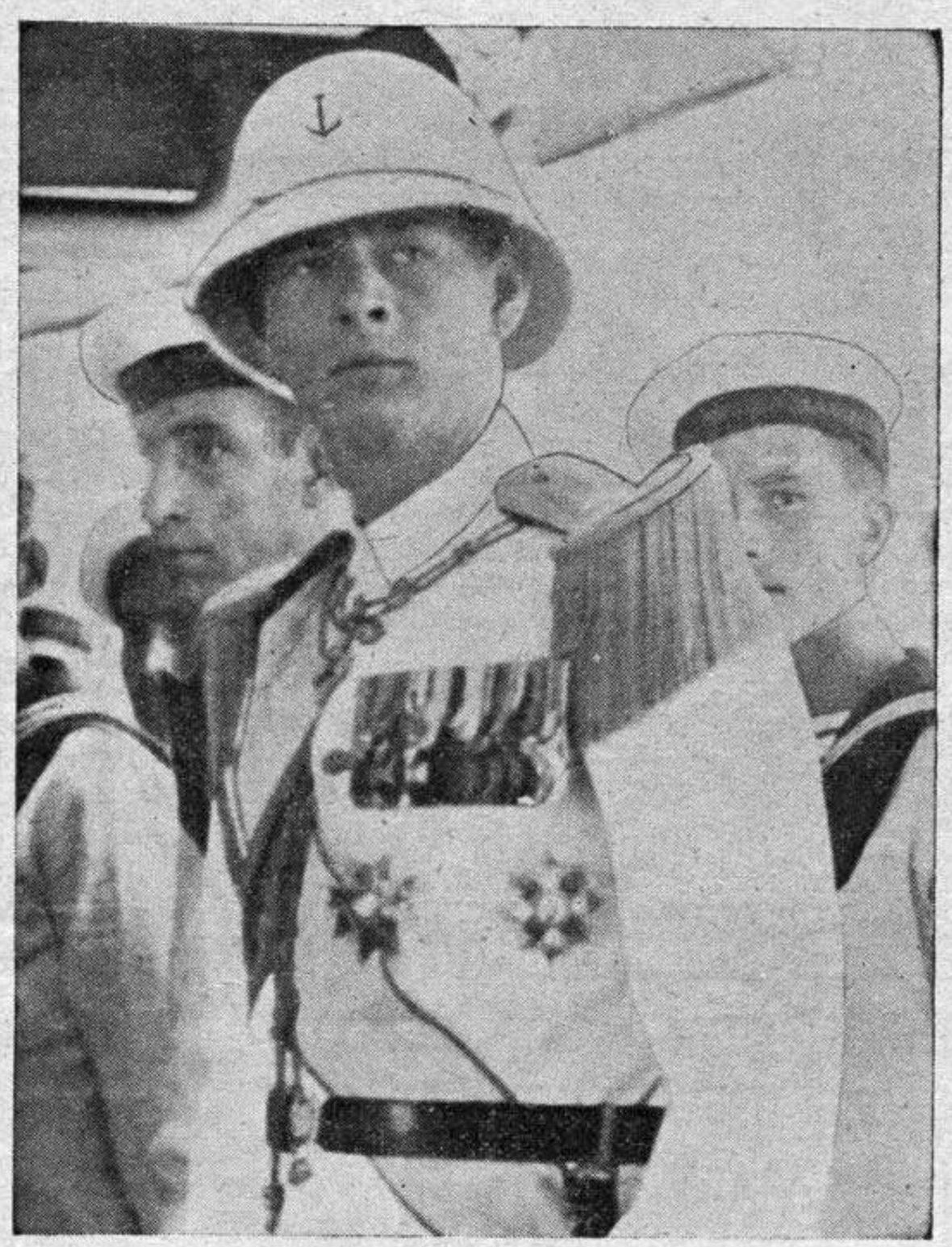
Să-I dăm toată dragostea noastră, arătată copilului de până mai eri.

Să-I dăm toată vigoarea puterilor noastre, a tuturor, tineri şi bătrâni;

Să-I dăm toată însufleţirea ce ne-a întărit şi în alte clipe, mai grele poate;

In fine, tot ce este sau a mai rămas bun în noi, să închinăm Regelui nostru. Cu gândul la viitorul neamului şi cu nădejdea în Cel — de — Sus, să ne întrecem la muncă şi să strigăm:

Trăiască
Majestatea Sa
Regele Mihai
al României!



MAJESTATEA SA REGELE MIHAI I
al tuturor Românilor

IN VÂLTOAREA VREMILOR

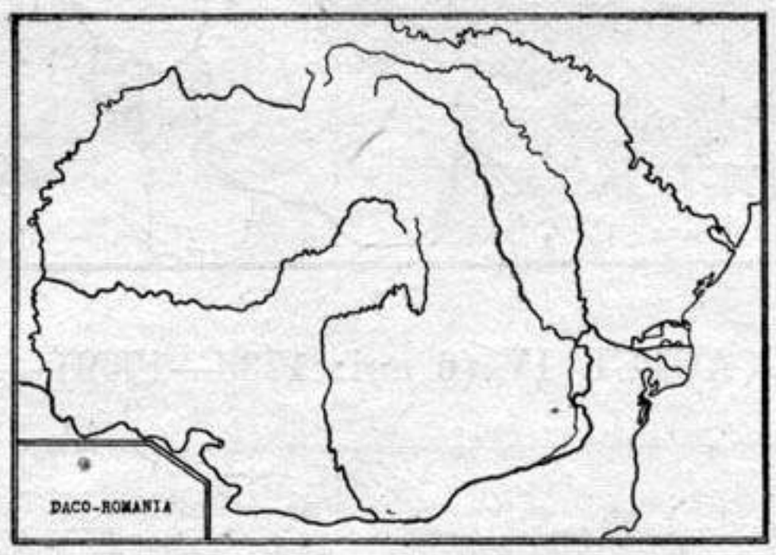
Schiță cinematografică în 13 acte... nesfârșite

Trăim vremuri grele, foarte grele. Noi, cei din generația crescută la flacăra împlinirei unui vis, — UNIREA, — am avut norocul ca, după sângeroase lupte, în care mulți de ai noștri au căzut, să vedem visul împlinit.

Tot generației noastre însă, a celor cari se duc, ne-a fost dat ca, înainte de a închide ochi, să vedem clădirea durată cu atâtea jertfe, că se clatină.

Deși au trecut vremurile când împărații și regii socoteau pământurile și neamurile ca o zestre și porneau la războae pentru ochii frumoși ai unei prințese... bogate, totuși acele amintiri romantice și sângeroase par încă a dăinui, nesocotindu-se acel drept de viață al neamurilor.

La voi tineret m'am gândit când am ticluit cele ce urmează, — căci grea moștenire vă lăsăm. Dar nimic nu întărește mai bine o generație viitoare, ca adăparea din chinuita viață a generațiilor din trecut.



Cu acest gând, în aceste vremuri de îngrijurare, ne-am ostenit a înjgheba această schiță cinematografică, ce putea fi intitulată și „DURERILE NEAMULUI“ sau „CRIMELE BOSFORULUI“.

Din ea se poate retrăi tot trecutul plin de încercări al neamului nostru, cunoscut de toți, — dar mai ales pricina acestor încercări:

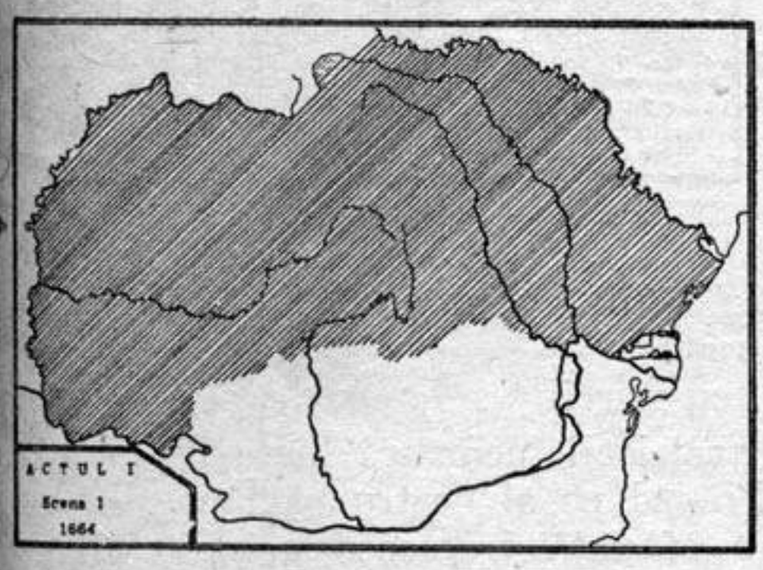
Așezarea Daco-Românici la răscrucea drumurilor ce duc dela revărsarea Dunării spre strâmtori, spre Bosfor și Dardanele.

Despre netăgăduita înrâurire a Dunării, a Mării și a Strâmtorilor asupra neamului nostru, nu odată s'a vorbit și s'a scris la tribuna Ligii Navale de mari cărturari. Această schiță credem noi că în chip și mai izbitor va arăta că goana, lupta *altora* de a pune mâna sau a se apropia de Bosfor a însemnat cotropirea, încălcarea, subjugarea, împilarea, robirea, sângerarea pământului nostru. Să ne fie ertat dacă uneori vom părea că nici nu vorbim de țara noastră.

Acțiunea începe dela 1683, dela despresurarea Vienei, de când începe declinul imperiului otoman, deținător al cheiei și porților dintre cele două mări. Lungimea filmului se va măsura în ani, în loc de metri, iar pauzele tot în ani în loc de minute. Liniatura simplă arată ocuparea pe durata actului; cea încrucișată, sfâșieri din trupul Daco-României.

ACTUL I (27 ani: 1664—1699)

Scena 1



Prusia, Polonia, Venezia și Rusia incheie la Linz o *„ligă sfântă“* care pornește să isgonească pe portarul strâmtorilor. Fiindu-le în drum, Habsburgii cuceresc *Transilvania* și *Oltenia*, Polonezii *Moldova*.

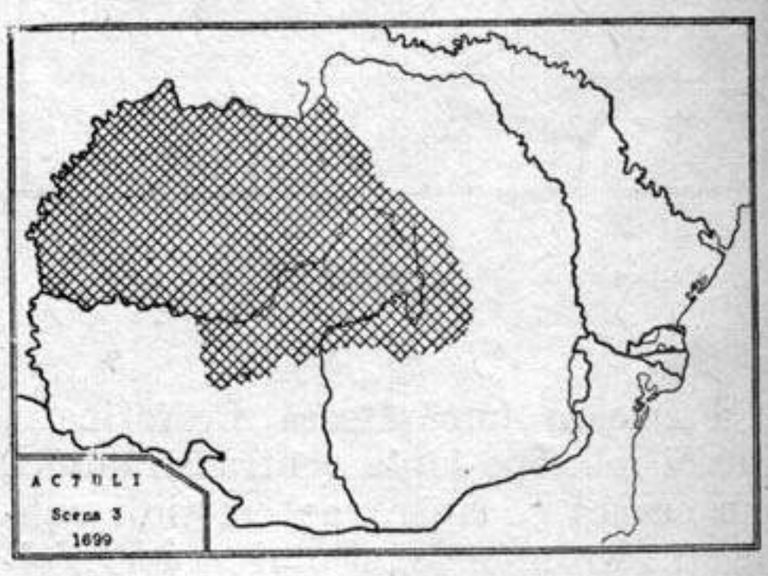
Scena 2

Războiul se încheie prin pacea dela Carlovatz, unde ligiștii, cu toată sfinția, erau să se încaere între ei. Cauza: Habsburgii pretindeau *Muntenia* și *Moldova*, — pe când Polonezii nu voiau să cedeze la *Moldova*.

Scena 3

Rusia capătă marea de Azof și Kerci, flota lor apare în marea Neagră. *Transilvania e dată Austriei.*

Refren: pentru strâmtori



Se bătură
Venezienii, Polonezii, Austriacii, Rușii
cu Turcii
războiul fu dus pe pământul nostru;
Rușii apar la Marea Neagră;
TRANSILVANIA românească cade
sub jug străin.

(Pauză 12 ani)

ACTUL II (1711—1712)

Scena 1

Suedezii cu Carol XII sunt bătuți la Pultava de rușii lui Petru cel Mare. Carol reușește să fugă în *Moldova* și să asmută pe turci contra rușilor, cari nu pierd din ochii strâmtorile.

Turcii intră în țările noastre, lupte la Stănilești, unde rușii sunt bătuți.

Scena 2

Se încheie pacea dela Prut, prin care rușii pierd Azovul.

Refren: pentru strâmtori

Se bătură
suedezii cu rușii
turcii cu rușii
pe pământul nostru
Cantemir al Moldovei în pribegie
Brâncoveanu al Munteniei decapitat
Pacostea fanariotă în principate.

(Pauză 2 ani)

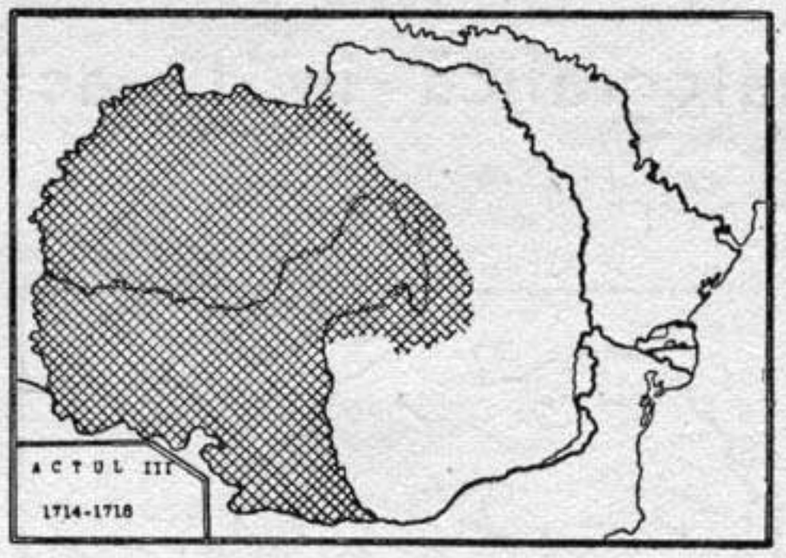
ACTUL III (4 ani: 1714—1718)

Scena 1

Austriecii socotesc că le-au venit lor rândul să se apropie de cheie şi pornesc, cu vestitul Eugen de Savoia în frunte, din victorie în victorie, — bineînţeles pe *pământul nostru.*

Scena 2

Se încheie pacea dela Pojarevatz,



prin care austriecii pun mâna pe BANAT şi pe OLTENIA.

Refren

Se bătură pentru strâmtori
austriacii cu turcii
pe pământ românesc
din care se rupe
BANATUL şi OLTENIA.

(Pauză 15 ani)

ACTUL IV (6 ani: 1733—1739)

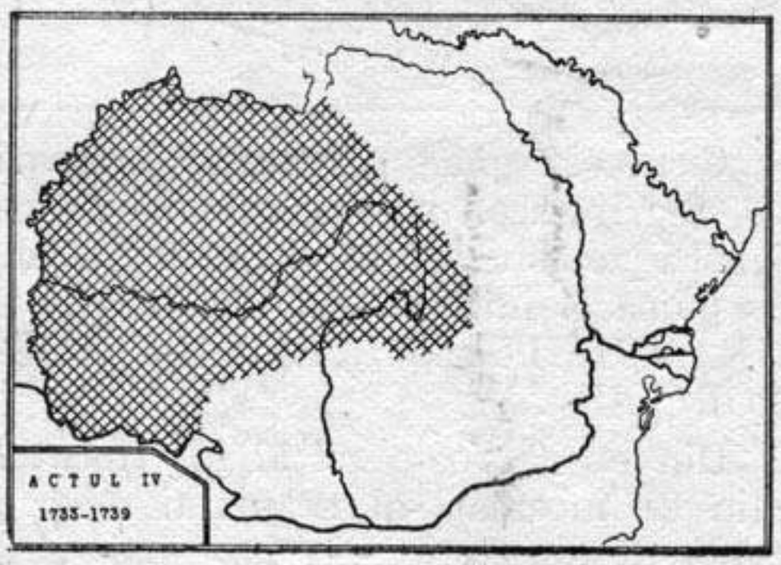
Scena 1

Ambii competitori momentani, — austriecii şi ruşii, — aliaţi pornesc spre Bosfor, cotropind ca de obicei *pământul nostru.*

Austriecii sunt bătuţi. Ruşii bat pe turci, dar nemulţumesc amarnic populaţia din *Moldova* ocupată vremelnic.

Scena 2

Se încheie pacea dela Belgrad, prin care Austria pierde OLTENIA, dar rămâne cu BANATUL. Rusia recâştigă Azovul.

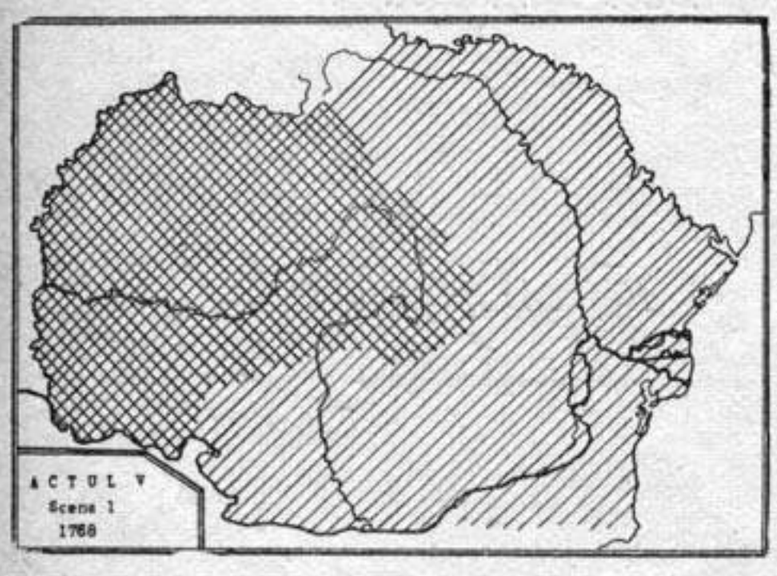


Refren

Se bătură pentru strâmtori
Austriacii şi ruşii
cu turcii
pe pământul nostru.
Recâştigăm OLTENIA, — dar rămâne pierdut BANATUL

(Pauză 29 ani)

ACTUL V (6 ani: 1768—1774)



Scena 1

Faimoasa împărătească Ecaterina a Rusiei reîncepe lupta pentru strâmtori, sub cuvânt că apără pe creştinii subjugaţi. In numele sfintei cruci *Moldova* şi *Muntenia* sunt ocupate. Ruşii merg din victorie în victorie.

Scena 2

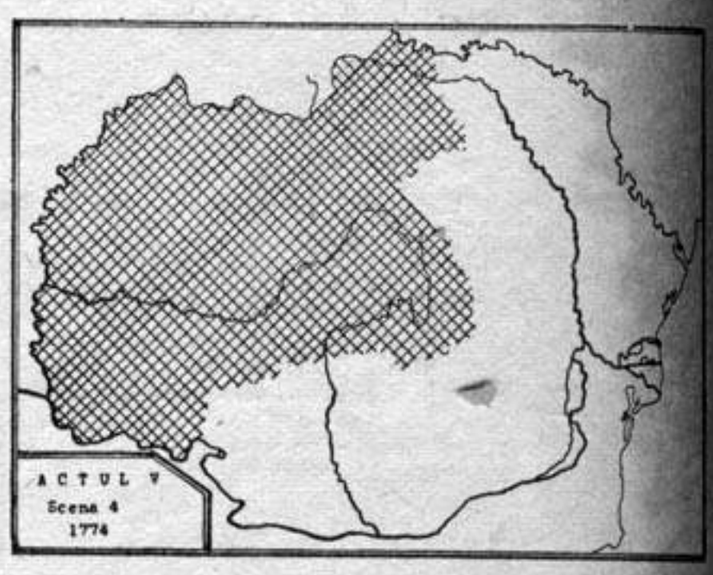
Austria înspăimântată că-i va lua Rusia înainte, încheie tratat ascuns cu Turcia, — da, cu Turcia. Nu însă fără plată: o parte din Polonia, *Bucovina* şi *Oltenia.* Ca arvună primeşte 10.000 de galbeni şi OLTENIA.

Scena 3

Austria trădează pe turci, se aliază cu Prusia şi Rusia. Preţul trădării: împărţirea Poloniei.

Scena 4

Se încheie pacea dela Kuciuk Kainargi, prin care ruşii redobândesc Kerciul, iar noi pierdem BUCOVINA.

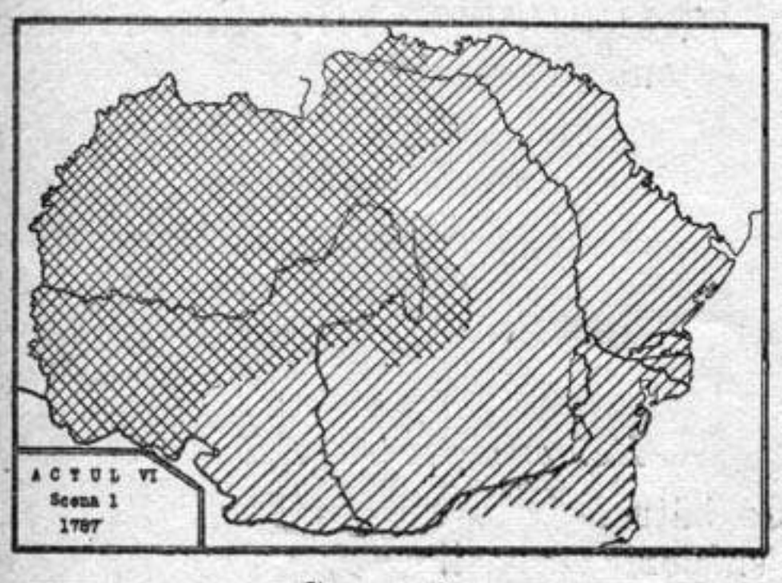


Refren

Se bătură pentru strâmtori
ruşii
cu turcii
austriecii încurcară lucrurile
Prăpăd pe al nostru pământ, din care
e sfâşiată frumoasa grădină BUCOVINA

(Pauză 13 ani)

ACTUL VI (4 ani: 1787—1791)



Scena 1

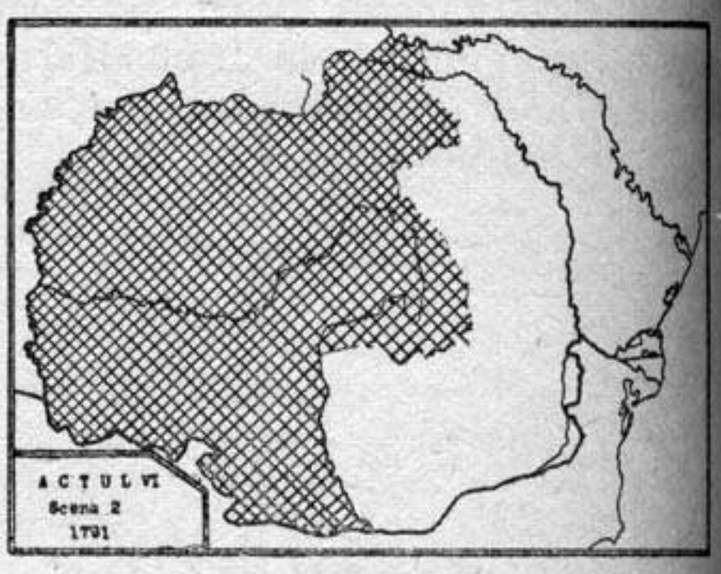
Ambii competitori complici reîncep războiul. Austriecii pătrund în *Muntenia,* ruşii în *Moldova.* Lupte sângeroase.

Scena 2

Revoluţia franceză scurtează războiul. Prin păcile dela Siştov şi Iaşi, Austria pune ghiarele pe Serbia şi pe OLTENIA, ruşii pe Crimeia. Pentru tronul Bizanţului e pregătit un nepot al împărătesei, care fusese alăptat de 6 doici grecoaice, ca să aibă sânge bizantin.

Refren

Se bătură
pentru strâmtori

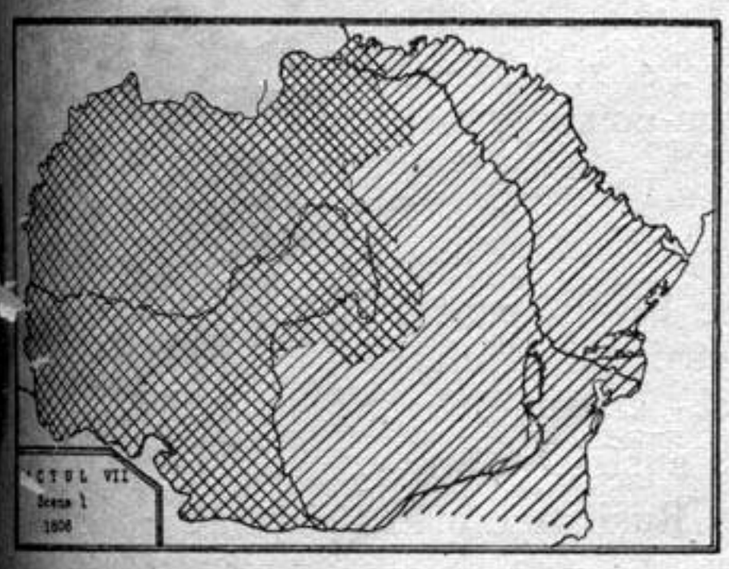


Austriacii şi ruşii
cu turcii
Pământul nostru sângerat
Pierdem OLTENIA

(Pauză 13 ani)

ACTUL VII (6 ani: 1806—1812)

Scena 1



Rusia, deşi în război cu Franţa, se încaeră şi cu Turcia, pentru a scoate pe francezi dela Constantinopol, pătrund în *Moldova*, apoi în *Muntenia*.

Scena 2

Apare un nou competitor al strâmtorilor: Anglia. Flota engleză pătrunde în Bosfor şi cere turcilor, pe lângă izgonirea francezilor, *cedarea Munteniei* şi *Moldovei* rusilor

Scena 3

Napoleon cel Mare, deşi aţâţă pe turci contra rusilor, se îmbrăţişează totuşi la Tilsit cu ţarul Rusiei (1807) şi se face tare a-i dărui *Moldova*, *Muntenia*, etc. până la Balcani.

Ţarul Alexandru cere însă cheia, strâmtorile. Napoleon stă la îndoială pentru ca

Scena 4

Turcii văzându-se izolaţi încep a se apropia de englezi, cari devin paznicii strâmtorilor.

Scena 5

Napoleon reîncepe războiul contra rusilor. Rusii zoresc împăcarea cu turcii, mulţumindu-se cu MOLDOVA *până la Siret*. Bătuţi însă, sunt siliţi a încheia pacea cu orice preţ.

Scena 6

Se încheie pacea dela Bucureşti, prin care rusii deşi bătuţi, deşi încolţiţi de francezi, reuşesc totuşi, graţie unei trădări, a pune mâna pe BASARABIA.

Refren

Se bătură
din cauza strâmtorilor
rusii cu turcii
francezii cu rusii
englezii cu turcii
Pe pământul nostru jale şi sânge.
BASARABIA noastră răpită

(Pauză 14 ani)

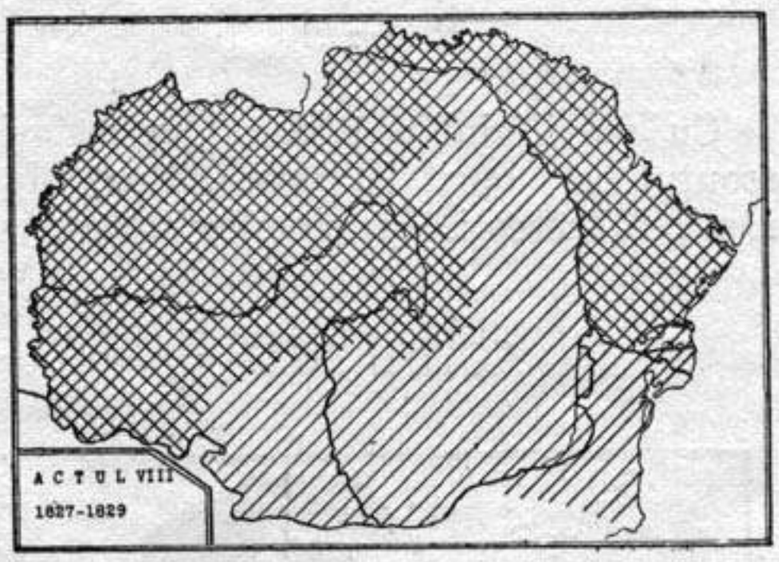
ACTUL VIII (2 ani: 1827—1829)

Scena 1

Tot în numele sfintei cruci, ţarul Nicolae I porneşte spre Bosfor, ocupă *Moldova* şi *Muntenia*, ajungând până la Adrianopole.

Scena 2

Pacea se încheie. Grecia şi Serbia sunt eliberate de sub otomani.
PRINCIPATELE ROMANE rămân



ACTUL IX (7 ani: 1833—1840)

Scena 1

Ibrahim, fiul lui Mehmed Ali, se revoltă şi ocupă Siria. Rusii uită de cruce şi sar în ajutorul turcilor, debarcând 50.000 soldaţi. O flotă austro-engleză ancorează la Alexandria.

Scena 2

Se încheie pacea dela Unchiar-Schelessi, prin care se închid strâmtorile, rusii se retrag din principate, cari *rămân însă sub protectoratul lor.*

Refren

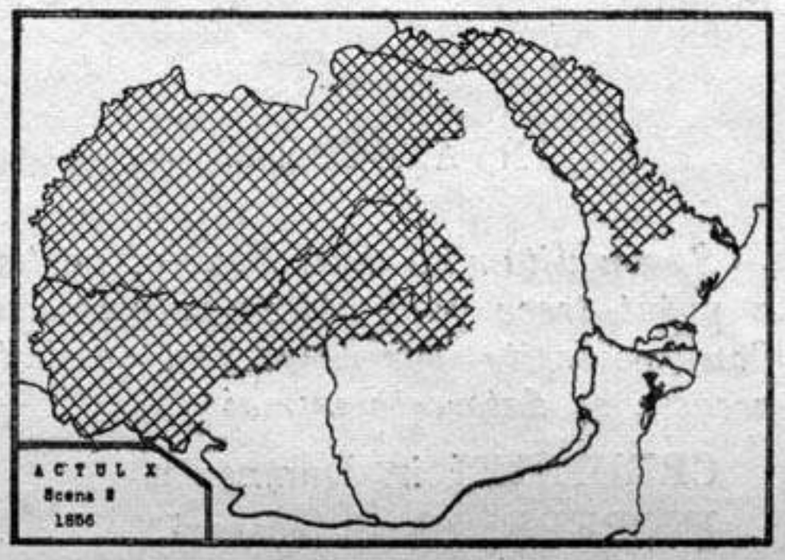
Revoluţie în Egipt,
Rusii sar, peste noi, în ajutorul Turcilor.
Principatele române sub protectorat rusesc

ACTUL X (3 ani: 1853—1856)

Scena 1 (ca la actul VIII)

Incordare între rusi şi turci, cu rezultat ocuparea principatelor de rusi.
Anglia, Franţa şi Sardinia sar în ajutorul turcilor. Lupte pe pământul nostru.
Prusia vrea să împace lucrurile, dar Austria o dejoacă, spre a vedea Rusia sdrobită.

Scena 2



Rusii sunt bătuţi după un lung şi greu război. Austria *ocupă principatele*, dar este silită a le libera. Prin congresul dela Paris ni se înapoiază SUDUL BASARABIEI, iar marea Neagră se internaţionalizează.

Refren

Se bătură pentru strâmtori
rusii cu turcii
aceştia aliaţi cu englezii, italienii şi francezii.
Principatele ocupate când de rusi, când de austriaci.
Recăpătăm sudul BASARABIEI.

(Pauză 21 ani)

ACTUL XI (2 ani: 1877—1879)

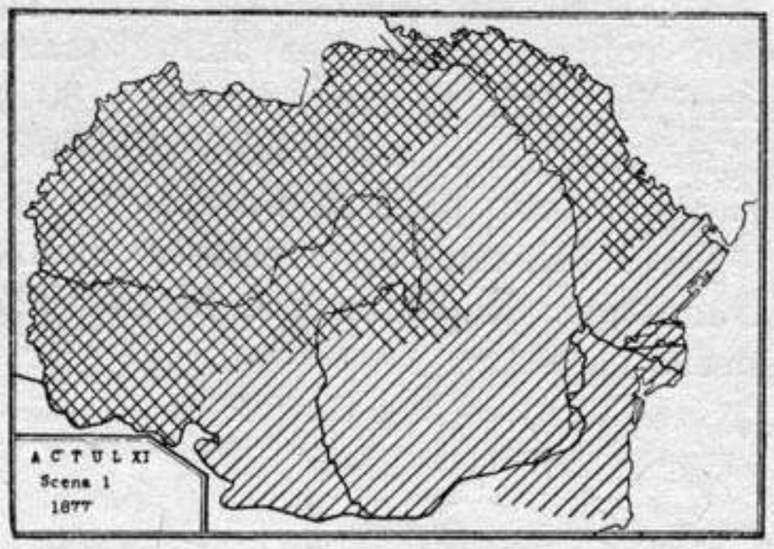
Scena 1

Rușii mistue greu lovitura. După înfrângerea Franței (1871) pornesc din nou spre Bosfor. Bătuți la început, ajutorul nostru schimbă fața războiului și rușii ajung la Constantinopole.

Scena 2

Se încheie pacea dela San Stefano, prin care se împărțea Turcia în patru părți separate. Austria și Anglia se opun. Rusia închide gura Austriei dându-i Bosnia și Herzegovina. Anglia nu cedează. Soarta Europei stă în mâna lui Bismarc, care pe ascuns aţâţa războiul între Anglia și Rusia.

Scena 3 (ca scena 6 din actul VII)



Rusia simte jocul și admite congresul dela Berlin, prin care ni se reia SUDUL BASARABIEI, dânduni-se în schimb Dobrogea.

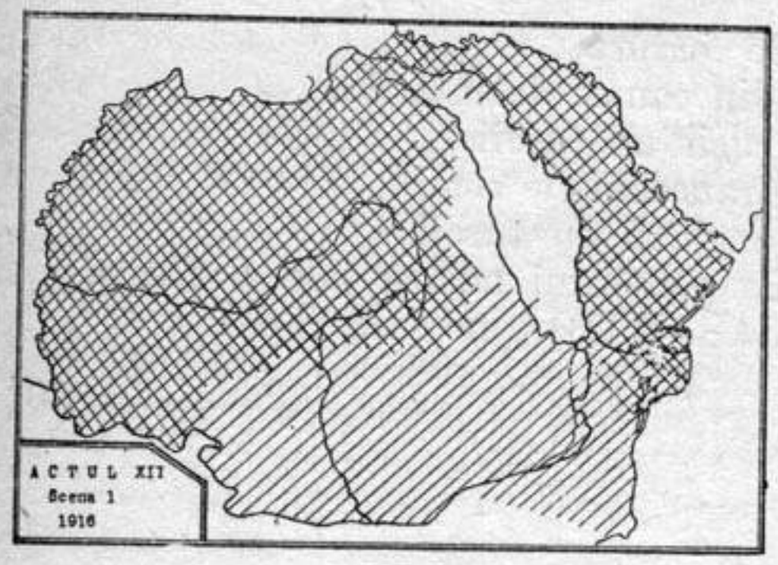
Pe strâmtori pune ochii acum un nou competitor: Germania.

Refren

Se bătură pentru strâmtori
rușii cu turcii,
se amestecară la împărțirea prăzii
austriacii, englezii și germanii.
Rușii trec prin Principatele Unite.
Pierdem din nou SUDUL BASARABIEI.

(Pauză relativă 35 ani)

ACTUL XII (4 ani: 1914—1918)



Scena 1

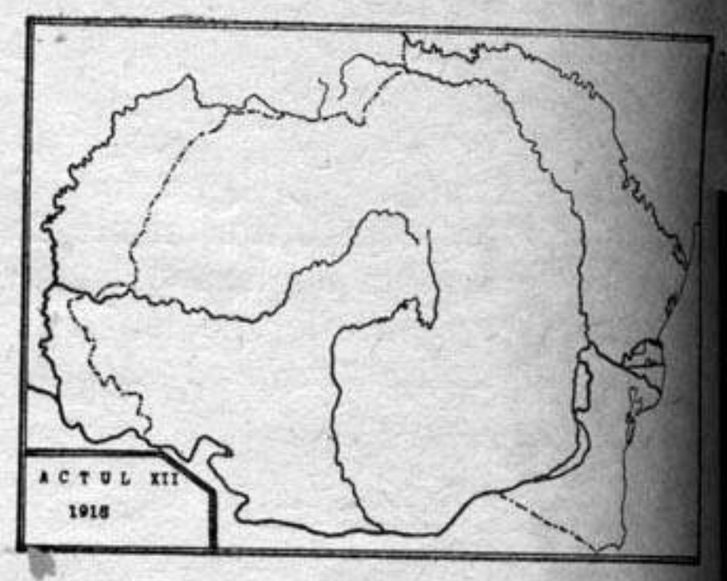
Războiul mondial, de fapt între Anglia și Germania. Aliații pierd din vedere importanța strâmtorilor, pe care pun mâna germanii.

Scena 2

După o neutralitate comprimată până la refuz, România intră în luptă pentru întregirea neamului. Lupte pe două fronturi lungi și mai mult cu sufletul. OLTENIA, MUNTENIA, DOBROGEA și parte din MOLDOVA cotropite. Ultima rezistență în triunghiul morței, cu marele rege Ferdinand în frunte.

Scena 3

Cu sacrificiul a 800.000 de ostași, frontul este oprit la Siret, Oituz, Mărăști, Mărășești. Provinciile surori își



scutură lanțurile robiei și se realipesc la Țara Mamă, BASARABIA cea dintâi, apoi BUCOVINA, TRANSILVANIA, BANATUL. România se reîntregește în hotarele ei naturale.

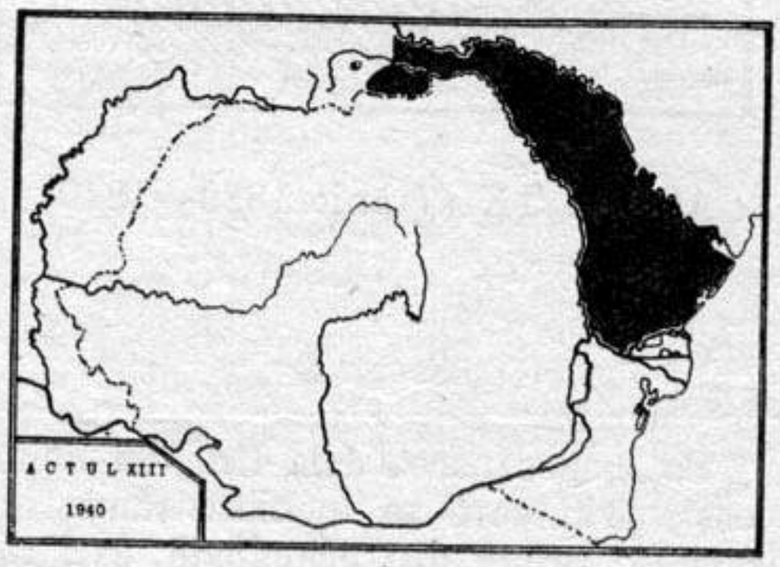
(Pauză 22 ani)

ACTUL XIII

Scena 1

Un nou război între vechile dușmane: Anglia și Germania, cea din urmă mărită cu Austria, Cehoslovacia, apoi cu Polonia, Danemarca, Olanda, Belgia; parte din Franța, Norvegia, ocupate fulgerător.

Rusia neutră, dar legată de Germania, ia parte din Polonia, din Finlanda, iar din pământul nostru scump BASARABIA și NORDUL BUCOVINEI, fie pentru a-și redeschide drumul spre Bosfor, fie pentru a nu lăsa pe alții să se apropie. Viitorul va arăta, fiindcă



Scena 2

încă nu s'a jucat, pacea încă nu s'a încheiat.

Refren final

Pentru strâmtori ca obiectiv fățiș sau ascuns,
s'au bătut toate popoarele Europei,
după și pentru INTERESUL LOR,
pe pământul nostru însă.
căci n'a fost război care să nu fi început cu ocuparea țărilor noastre,
cu lupte și prădăciuni inerente războaelor,
cu ruperi și sfâșieri din trupul Daco-României.

Cei mai apropiați ne îndrăgeau atât de mult încât se încăerau când ajungeau să ne împartă și ne sfâșiau bucățică cu bucățică, pentru ca să nu se observe; cei mai îndepărtați ne dăruiau, ca din punga altuia.

INVĂȚĂTURA?

Să nu uităm că fiecare caută numai interesele lui, — și ca atare trebue să facem la fel.

Să nu uităm că totdeauna am fost singuri, — și să ne bizuim numai pe noi.

Să nu uităm că Bosforul tot aproape a rămas și veleitățile de a ajunge la el sunt aceleași ca și în trecut.

Să nu uităm că dacă Neamul nostru a putut trece prin atâtea valuri, cari l'au copleșit, dar nu l'au strivit, aceasta se datorește numai

CREDINȚEI în Dumnezeu
INCREDEREI în voevozi
IUBIREI între noi
VITEJIEI strămoșești

Când una din ele a lipsit, — dușmanii au și profitat. Porunca vremurilor de astăzi este deci:

RĂBDARE și INCREDERE
UNIRE
MUNCĂ și CREDINȚĂ, PENTRU ȚARĂ și REGE.

MOȘ DELAMARE

Din aspectele Mării și din viața marinarului pe întinsul apelor

de Contr'amiral C. Negru

BOTEZUL CELOR CARI TREC INTAIA OARĂ ECUATORUL

In vremea vasului cu pânze, mai cu seamă, și în navigația în apropierea ecuatorului, când vasul intră în zona de calm ecuatorial, în care vântul nu adie de loc zile întregi, iar vasul stă ca pironit pe loc, pentru ca marinarii, la bord, să-și procure și oarecare distracții se serba, și se serbează încă și astăzi, ceiace se cheamă Botezul Ecuatorului, constând dintr'o serbare în care cei noi veniți ca marinari, neofiții bordului, care trec pentru prima oară Ecuatorul, sunt botezați pentru a fi consacrați prin acest ceremonial, ca marinari.

In ajunul acestei sărbători, către seară, se improvizează o furtună imaginată: din vârful catargelor și de pe vergi bătăi de tobă asurzitoare, imită sgomotul tunetelor, iar nenumărate plesnitori de copii, aprinse, străbat în chip de fulgere acest teatru în aer liber, și o ploaie de boabe de fasole cade în capul spectatorilor imitând grindina. In mijlocul acestor înjghebări, zeul Mărilor Neptun, pe care îl face unul din marinari, cu o barbă mare din câlți și cu tricentul în mână, cu o voce tunătoare strigă vaporului:

— De unde vii? Unde te duci? Cum te cheamă? Cum cheamă pe comandant? După ce ofițerul de cart dă răspunsurile, Tatăl — Ecuatorul —, figurat și el de alt marinar, trimite o ștafetă, care se scoboară pe straiul arborelui mare, îmbrăcat ca o paiață, și duce comandantului o misivă *alcătuită de Pază-Bună a vaporului*, și prin care i se dă autorizația de a pătrunde cu vasul în regiunile inviolabile, peste care domnește Tatăl — Ecuatorul —. La această aprobare bine voitoare, comandantul răspunde cu câteva sticle cu vin.

A doua zi are loc ceremonialul: Zeul Neptun, înconjurat de tot alaiul lui primește tributul Novicilor, care trec pentru prima oară ecuatorul și n'au fost încă inițiați în aceste mistere. In alaiul zeului figurează tot felul de personagii spoite și îmbrăcate ca paiațe: Neptun și soția lui Amfitrita, Zeița Mării, fiica Oceanului, pe care o figurează un marinar mai spânatec, precedată de soldați și indieni piei roșii, toți îmbrăcați cu mijloacele bordului și cât mai caraghios posibil, și dintre cari nu lipsește nici Popa. Un astrolog al alaiului, care citește în stele, în mână cu un Octant (instrument de măsurat înălțimea soarelui deasupra orizontului mării) mare făcut la mașină din tablă ordinară, și a cărui lunetă e înlocuită cu o sticlă cu vin, face observații astronomice de soare și declară, că după calculele lui vaporul va trece în curând linia imaginară a ecuatorului.

Jandarmi, cu epoleți de parâmă, se luptă cu sabia în mână contra șerpilor Eumenidei, la romani Furiile, al căror păr era împletit cu șerpi, și contra unor legiuni închipuite de draci, cu furci lungi în mână; tot ei, jandarmii, fac și poliția printre neofiți, care îmbrăcați ca niște condamnați, sunt spoiți cu gudron și presărați pe corp cu fulgii găinilor și gâștelor din cotețele bordurilor și legați ca niște ocnași cu lanțurile ancoroturilor bărcilor.

Ștafeta din ajun călare pe Hyppogriff (animal legendar, jumătate cal cu trupul de vultur); — un morar, risipitor, împroșcând cu făina lui pe toți, merge alături de zeul Bachus, zeul roman al vinului, îmbrăcat și el tărcat în roșu și albastru.

Tot acest alai, după ce defilează pe punte, se așează sub o tendă făcută din pavilioane de toate culorile; Popa spune o rugăciune de ocazie, cu miez, caraghioasă bineînțeles, din care nu lipsește niciodată invitația către intendantul vaporului, să fie mai puțin sgârcit în darea dublei rații de mâncare. Neofiții, fiecare la rândul lui, sunt așezați pe un tron acoperit cu draperii, iar Sacrificatorii, la romani preoții cari aduceau sacrificii zeilor, îi iau în primire: Bărbierul Ecuatorial îl săpunează, după care îl rade cu un brici enorm de lemn. Altul în chip de a-i lustrui încălțămintea, îi înegrește picioarele cu negru de fum până la genunchi. Un alt Sacrificator trage de sub el scândura tronului pe care era cocoțat și Neofitul cade într'un hârdău cu apă ecuatorială, din care ese cu oarecare greutate, primind astfel „Botezul Ecuatorului", care îl consacră marinar.

Unii dintre neofiți, recalcitranți, care simt că ceva neplăcut se prepară pentru ei, fug și se ascund, dar de geaba. Registrul de botez e controlat cu deamănuntul și cel care nu răspunde la apel, e căutat de o ceată de draci și indieni, prin arboradă, prin toate colțurile vaporului până e găsit, ceiace-i atrage, pentru această nesupunere, un dublu botez, stropit ca o paparudă cu furtunurile.

Serbarea se termină printr'o încăerare totală în care pompele, căldările, și ghiordelele formează artileria luptătorilor, iar apa de mare, muniția fără sfârșit. După care puntea e spălată, echipajul care a luat parte se degrimează și totul la bord ia înfățișarea obișnuită.

După *Pacini*

FOSFORESCENTA MĂRII

Marea, ori când și ori unde, dacă e agitată e fosforescentă și de aceia vaporul lasă în urma lui o dâră de lumină transparentă care se vede mult în urmă. In nopțile întunecoase crestele valurilor se văd cum apar și dispar ca niște focuri sub razele luminii fosforescente, înfățișând în mijlocul întunericului un tablou feeric. Dacă un stol de peștișori se joacă în jurul vaporului, ei par sub apa fosforescentă ca niște săgeți luminoase.

S'a observat că fosforescența mării nu e în totdeauna tot atât de vie, și că e mai aprinsă în nopțile liniștite, care preced isbucnirea vânturilor din direcția N. E.-E.

Infățișarea sub care se arată fenomenul e foarte variată: aci, ca miriade de corpușori luminoși, care strălucesc un moment și dispar repede ca o cenușe scânteetoare împrăștiată în întuneric, aci, ca niște globuri de foc, care parcă explodează sub apă ca niște plesnitori ce asvârlă de jur împrejur scântei de lumină.

Rare ori se vede, dar se vede, ca și cum toată apa mării e o masă luminoasă, cunoscută sub numele de „Marea de Lapte", cum s'a văzut în Marea Arabiei în anul 1874, la 8 Iunie, ora 10 noaptea, dela bordul corvetei Italiene „Governolo".

Rămâi înmărmurit și fără grai în fața fenomenului măreț, sui generis, pe care nu mulți au norocul să-l vadă. Marea e toată o pânză albă de lumină, peste tot ca o câmpie fără margini acoperită de zăpadă și luminată de razele lunei. Orizontul pare un zid violet închis, care mărginește câmpia fără sfârșit a apei. Ici, colo, la mari depărtări, unde fosforescența e mai tare, pare că se agită vălvătăi de aburi luminoși, care dau aparența unor vapoare în flăcări, îndepărtare.

Pe bolta cerului luminată de reflexul apei, abia răsbate licărirea câtorva stele, cu tot seninul streveziu al firmamentului; iar parâmele, pânzele, vergile, catargele, înălbite și ele de reflexul alburiu ce emană din

apă, şi care răsfrânge asupra lor o nuanţă stranie, adaogă fenomenului o măreţie funerară, par'că.

Deşi briza mării ridică valuri, totuşi nici o încreţitură nu se desprinde pe oglinda apei, deoarece tot întinsul mărei fiind albit de fosforescenţa apei, lipseşte jocul de umbră şi lumină care face să se distingă încreţiturile valurilor. Şi ceiace adaogă la raritatea fenomenului, e că ruliul e mai mic ca de obiceiu şi nu se aude nici sgomotul valurilor, nici acela al apei, tăiată de prova vasului.

Intr'un ghiordel cu apă luată din Mare se vede un număr înfinit de mare de corpuşori lucitori, ca nişte globuleţe mici de fosfor, iar apa asvârlită pe puntea vaporului, lasă o pată de lumină ce pare că fumegă.

Toată fosforescenţa mării e produsă de mici infuzorii, al căror număr înfinit de mare, lumina imensa întindere de apă pe care corveta „Governolo" se găsea în noaptea amintită.

După Dr. *Paolo Rocca*

CAMPANIA LUI „MIRCEA DIN 1892"
ŞI
ITALIANA DOMNULUI CĂPITAN STAVRICĂ

A dat Dumnezeu să iasă astăzi şi ordinul de zi de armarea lui „Mircea" şi „Elisabeta", în campania din vara asta, 1892, şi m'am văzut pe tabloul celor îmbarcaţi pe „Mircea".

Numai odată în viaţa mea am mai avut o bucurie cam asemănătoare, dar departe de cea de azi. Pe la 11—12 ani, eram în clasa I-a gimnazială. Examenele de sfârşitul anului se terminaseră şi tremuram de frică să nu fi rămas corijent la mai mult de o materie. A fost o bucurie, cu atât mai mare, cu cât mă aşteptam la o întristare mare, când m'am văzut premiul al treilea la desen. Cred că satisfacţia şi mândria domnului Costin Petrescu, când a terminat „Marea Frescă" a Ateneului, a fost mai mică decât îngânfarea mea de premiant al treilea la desen, căci asta însemna că nu rămăsesem corijent la nici un obiect.

Dar asta nu era nimic pe lângă bucuria ce aveam noi ofiţerii tineri îmbarcaţi, şi cu perspectiva voiajului în Italia. Ţiglina, unde sunt cazărmile Marinei şi locuinţa noastră de vară, râdea şi ea cu noi de fericirea noastră. Până şi pe domnul Tudorache, cantinierul quasi oficial al Ţiglinei nu-l mai supăra glumele noastre pline de voioşie, aşa că la porecla de „Frigelinte" cu care îi dădeam noi comenzile de băuturică, şi care îl supăra straşnic, dar straşnic, nu ne mai răspundea cu sudalma aruncată la persoana treia, dar pe care noi, persoana a doua, o înghiţeam de câte ori îl „Frigeam". Să..... aşa şi pe dincolo cui îmi zice aşa — adică „Frige linte".

Croitoru! Marinei, domnul Vermont, n'a avut în viaţa lui, într'un trimestru, atât de lucru, cât i-am dat noi în câteva zile: confecţiuni din nou nu prea; dar toate sacourile de postav, ghemuite prin sacul de efecte, şi mai ales cele de flanc, albe, trebuiau să fie rafistolate ca haine civile pentru străinătate; şi cu tot meşteşugul domnului Vermont, tot drept „Coco di bordo" — bucătarul vaporului — a fost luat prietenul nostru Costache Ştefănescu, la Constantinopol. Nici noi, nu-i vorbă, nu eram mai breji ca el, cu toată ajustarea şi silueta ce se căsnise să ne dea Vermont.

Dicţionarul cel mare „Larousse", din biblioteca pavilionului ofiţeresc dela Ţiglina, n'a fost în viaţa lui răsfoit cât l'am mototolit noi în timpul celor 2—3 săptămâni cât mai erau până la plecare; că doar prin el făceam cunoştinţă cu diferitele porturi ale Mediteranei, pe care speram să le vizităm. Nu numai noi eram ca beţi de fericire, dar şi ordonanţele popotei s'au ales cu ceva în acest timp de pregătire, porţia de vin şi parte din fripturile noastre erau ale lor, şi dacă nu erau şi ei beţi de..... fericirea noastră, dar erau cheflii de vinul nostru.

Era o veselie la popotă, chiar supărătoare, pentru cei care rămâneau la uscat. Nu mai vorbeam între noi decât italieneşte, ca să ne aducem aminte de ce a uitat d'Anunzio. Când te gândeşti, domnule, puţin era pentru noi, şi vorbesc acum pentru mine, să te vezi tu care nu cunoşti decât apa Dâmboviţei până la „Apele minerale", şi care n'ai navigat decât pe bălţile Filaretului, unde azi e frumosul Parc Carol I, şi unde ne duceam ca copii, la vânătoare de raţe, în chip de puşcă cu praştia-crăcan cu gumilastic, cu care n'ai fi putut, în cazul cel mai norocos decât să loveşti o vrabie dela 5—6 metri. Să te vezi zic, pe Laguna Veneţiei, să vezi Palatul Dogilor, după care, erai tare dacă nu-ţi sărea vre-o doagă de atâta fericire. Ori să treci între vâltoarea Carybda, şi Scylla, din Canalul de Messina, Scylla fiica lui Phorkos, pe care vrăjitoarea Circeea, într'un moment de gelozie, a transformat-o într'un Căpcăun marin, care ajunsese groaza corăbierilor pe care întâmplarea sau nepriceperea îi ducea între ele. Scăpat de Scylla, da mai rău, de Caribda.

Să vezi Messina, fundată de piraţii din Cume, în Italia meridională, pe marea Tireniană, şi cucerită cea din urmă oară de Mesenieni, greci din Peloponez. Mesina, care a fost cauza primului război punic şi a cuceririi Siciliei de către romani la anul 246. Aci a murit vestitul amiral olandez Ruyter 1607—1676 în bătălia navală dată la Mesina, şi unde o să ne săturăm de portocale de Mesina, ziceam noi. Să vezi Catania, Vulcanul Etna în plină erupţie, şi câte minunăţii, care, poate, erau numai în dorinţa noastră şi în Laroussul cel mare.....

Atâta veselie, atâtea planuri, care n'aveau să se înfăptuiască decât în mică parte, trezeşte în inima d-lui căpitan Stavrică, magazionerul Ţiglinei, dorinţa de a face şi el un voiaj cu noi. Intr'o bună zi, mă ia deoparte şi mă întreabă: „Dragă Negrule, cum aşi face să merg şi eu în voiaj cu voi"? Imi stătea pe buze să-i spun. „Ce să caţi D-ta aţic pe mare?" Stavrică era ofiţer de administraţie, dar cum eram în termeni buni cu el, întrucât niciodată la cumpărarea vreunui cupon de 6 metri flanc, pentru un rând de haine albe, nu mă ajusta decât cu câţiva centimetri mai puţin, îi dau ideia, la urma urmei de ce să nu meargă şi el. „Roagă şi D-ta pe Amiralul Murgescu, care-i om bun, să te îmbarce cu însărcinarea de a ne da soldele la sfârşitul lunei, cred că n'o să-ţi fie prea greu". Ideia mea a prins şi Stavrică a fost şi el îmbarcat.

Nene Stavrică, mergem în Italia, pune-te şi învaţă ceva italieneşte. Işi cumpără omul o gramatică de Frolo, şi toată ziua nu-l auzeai decât: casa — casa; masa — tavola; merenda, — merinde etc. etc. nu mai vorbea cu noi decât italieneşte, la urma urmei pentru noi românii nu e greu ca în câteva zile să fii în stăpânirea unui vocabular de vre-o câteva sute de cuvinte italieneşti, care seamănă aidoma cu ale noastre. Această uşurinţă aparentă l'a făcut atât de încrezut în puterile lui limbistice, de care se vede, că nu-şi dăduse seama până atunci, încât pe la Constantinopol, prin Italia, avea dorinţa, cred mai mult pretenţia, să ne facă pe tălmaciul, cu toate că între noi erau băeţi care făcuseră şcoala în Italia şi vorbeau ca „Pasquale Leonardi Catolica, cunoscutul vice amiral strateg".

Noi, până la plecare, la popotă, la serviciu, în toate părţile, continuam să facem planuri. Ne vedeam la Constantinopol, invitaţi oficial la Selamlâc, când Sultanul Abdul Hamid vine la Geamie, Vinerea, în fiecare dată pe alt drum, cunoscut numai de poliţie, în trăsură închisă, la trap, iar bătrânii generali şi Paşale de apă sau de uscat fugeau pe jos, după caleasca lui. Ziceam că fiecare din noi ne-om alege cu cel puţin vre-o 3 cadâne, şi cu tot iaşmacul care le acoperea faţa pe atunci, din trei, una o fi pe placul nostru, ne ziceam noi; dar socoteala din Ţiglina nu s'a potrivit cu cea din Constantinopol.

Plecarăm, în ce zi nu mai ştiu, ajungem la Constantinopol, unde, dintre noi toţi numai Costache Ste-

fănescu zis „Murdărie“ s'a ales cu ceva şi să vedeţi cu ce. Dar să vedem de ce-i zice lui Costache, „Murdărie“, cu toate că era cel mai simpatic din toată generaţia noastră de marinari şi cu toate că era foarte curat la suflet; dar dacă vre-un fochist îl chema jos la maşină, că s'a încălzit o bielă, sau bate vre-o piesă, de câte ori Costache nu se scobora în redingota No. 1, cea mai nouă, de unde eşea ca un coşar şi ca scos dintr'un butoi cu untdelemn. La Cospoli, pe vremea aceea, barometrica se căra în coşuri acoperite cu frunză de viţă, pe spinarea catârilor, legaţi unul de altul la remorcă, formând lanţ de 10—12 catâri. Bineînţeles, operaţia se făcea noaptea. Cu o astfel de caravană ne-am întâlnit noi, cârdul de băeţi, tineri când ne întorceam la vapor, venind dela grădina Varieteu Petit-Champs. Costache, mai pişicher, şi mai lacom se dete la coada unui catâr să nu-l vadă banabacu (omul), şi dă să fure un strugure. Ce putea să fie în coşurile acoperite cu frunze de viţă? struguri. Turcul îl vede, şi om de treabă cum era strigă la el. Heep! odată, de două ori, dar când vede că Costache insistă, îl lasă, şi Costache bagă mâna până în cot, ca să ajungă la ceauşii (strugurii) cu boaba mai mare ..... A fost un haz şi pe turc şi pe noi, până şi catârul a întors capul să mulţumească celui care vrea să-i uşureze povara. Uitai să spun că d-l Căpitan Stavrică, era cu noi peste tot, se vede că se găsea omul mai bine în tovărăşia celor mai tineri, şi cu două grade mai mici ca el, aşa că l'am luat la bazar, la Cimitirul Eiub, pe podul depe Cornul de Aur dela Galata şi la Baia Turcească de aburi, la Hamam. Acolo am făcut un chef, de care a rămas foarte nemulţumit d-l Căpitan. El se aştepta, ca cel puţin două cadâne să-l scalde în fericire, dar cheful la turci e aşa, după baie, te întinde pe o canapè, te învăleşte cu 4-5 cearceafuri, îţi aduce o cafea şi un lucum (rahat) şi stai în Nirvana cât vrei: la Turcii lui Abdul Hamid, timpul nu era bani, puteai să pierzi cât de mult timp, nu pierdeai nici un ban. Vă închipuiţi dezamăgirea lui Nea Stavrică... Asta e chef? ne tot repeta el la vapor. Să vie la noi la Galaţi, la Cealâc, că nu mai pleacă Turcu din ţara noastră... Dar, să mergem mai departe ca să intrăm în subiectul titlului acestor pagini. Ajungem la Mesina, la vre-o 90 km. de noi Catania, cu Vulcanul Etna în marea erupţie din acel an, 1892. Etna, piciorul de *sprijin al cerului la cei vechi, şi care a distrus oraşele* Naxos, Hibla, iar în erupţia din 1692 a făcut 30.000 de victime. Fenomenul era prea frumos şi ocaziunea prea rară, întrucât nu se repetă decât la sute de ani, ca să nu-l vedem şi noi. Comandantul nostru, Lt. Comandor, Coandă, răposatul Contra Amiral, om cu mintea întreagă şi judecată sănătoasă, şi-a dat seama, că un voiaj de instrucţie la mare nu însemnează numai să deprinzi pe neofiţi cu specialitatea armei, dar să pui tinerii ofiţeri în contact cu civilizaţia mai avansată a ţărilor, a căror porturi le atinge vasul, şi de aia ne lua prin toate muzeele, nu scăpa nici o ocazie să ne facă să cunoaştem lumea cu care nu te întâlneşti în ţara ta şi din al cărui contact ai mult de câştigat. Hotărăşte dar, ca toţi ofiţerii bordului să pornim cu trenul spre Catania, şi să ne urcăm pe vârful lui Etna, pentru a vedea măreţul tablou. Acum era ocazia ca italiana învăţată de Stavrică să ne servească, şi ne-a servit. Să vedeţi cum?

Intre Mesina şi Catania, mi-aduc aminte, am trecut prin vre-o 20 tuneluri, mai mari, mai mici, mai lungi, mai scurte, aci întuneric, aci lumină, te aşteptai la 1, 2, 3, dar 20 era prea mult. Eram aşezaţi în compartimentul trenului câte patru pe banchetă, iar la fereastră era Stavrică, cu gramatica italiană în mână. Comandantul, plictisit de atâta întuneric şi lumină, după fiecare tunel, şi când trenul se opreşte într'o staţie, întreabă, ca să vadă cât mai avem până la Catania. „Ia vezi Stavrică ce staţie e asta“. Se uită Stavrică, când pe fereastră, când la hartă, şi cu convingerea pe care a avut-o şi Galileu de mişcarea pământului, şi cu mai mult curaj chiar ca marele astronom, spune sentenţios. „Aci e staţia Per le Donne“. Ne oprisem în dreptul „Pentru Femei“. Era să-l dăm jos din tren, or să sărim noi pe fereastra vagonului. Să citeşti asta în răposata „Furnica“, ori în „Fliegende Blätter“ şi să nu crezi... ceeace spune românul că te tăvăleşti de râs e foarte adevărat. Ne-am tă-vă-lit, am căzut pe jos, aşa că toţi călătorii din vagonul nostru, au alergat să vadă ce s'a întâmplat cu rumenii ăia. Intr'un târziu abia am putut să le explicăm, şi au făcut şi ei mare haz. Dar, dacă ştie omul italieneşte, ştie...

Ajungem la Ancona vizite oficiale la autorităţi, răspuns la vizitele noastre. Consulul nostru onorific, om bogat, ne invită la dejun, la castelul lui afară din oraş. Am avut norocul să fiu şi eu printre invitaţi. La masă, ne-a aşezat după protocol, după grad. Stavrică, căpitan, cade în stânga consulesei. Ambiţia lui era să vorbească numai italieneşte, nu franţuzeşte ca noi ceilalţi. El ştia, prin asociaţie de idei, că obosit pe italieneşte se zice *stanco*, cuvânt care semăna cu Stanca noastră; şi vrând să istoriască consulesei impresia lui din Ancona, că a vizitat tot oraşul, că i-a plăcut muzeele, că l-a plimbat marinarii şi i-a arătat imortalizat în marmoră şi încastrat pe turnul farului efigia lui Padre Giovani di Chio, care în anul 1174, pe când Ancona era asediată pe uscat de Frederic Barbarosa, împărat al Germaniei, iar pe mare era blocată de flota veneţiană. Padre Giovani, înnotător, cum n'a mai fost altul, s'a furişat înnot până la Galera Tuttilmondo şi tăindu-i parâma ancorei, vântul puternic a aruncat-o pe stâncile din apropiere, şi căzând şi peste celelalte galere, le-a rupt ancorele, pierind pe stânci multe din ele; ispravă pe care o luptă navală nu putea s'o dea în aşa scurt timp. Mai spunea consulesei, tot în limba lui Dante, ce-o fi înţeles consuleasa nu mă întrebaţi, că Ancona e pentru noi românii, de o mare importanţă documentară istorică, pentru începuturile zămislirii poporului românesc, pentrucă în Ancona se îmbarcă Impăratul Traian, în anul 105 d. Chr., porni spre Dunăre şi prin al 2-lea război contra lui Decebal, distrugând regatul Dacilor, prilejui amestecul populaţiei băştinaşe cu legiunile şi coloniştii romani, din cari s'a născut poporul românesc.

Şi-i spunea mereu: că ce n'a văzut el şi pe unde n'a umblat prin oraş, şi d'aia e foarte obosit. Dar, D-l Căpitan Stavrică, după o istorisire atât de lungă, împestriţată şi încâlcită, nu-şi mai aduce aminte de Stanco, obosit, şi spune consulesei „Signora, sano molto Safta“.

Ce mi-e Stanco, ce mi-e Safta.

La Catania cu staţia „Perle Donne“, aci cu Safta în loc de Stanco. Noi am murit de râs. A fost o jenă nemaipomenită faţă de amfitrioni, întrucât mult timp n'am putut, din cauza râsului să le explicăm nimic, după care au făcut şi ei mare haz.

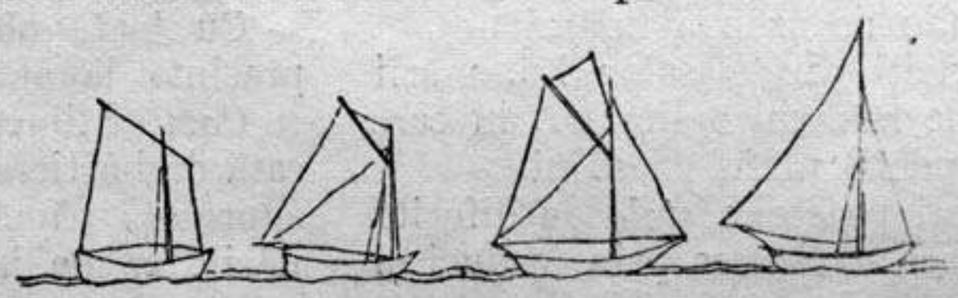
Mult timp, întorşi în ţară, întâlnirea cu Stavrică era un prilej de veselie. Stavrică „Perle Donne“ Sono „Safta“ dar era băiat bun, nu se supăra, râdea şi el cu noi.

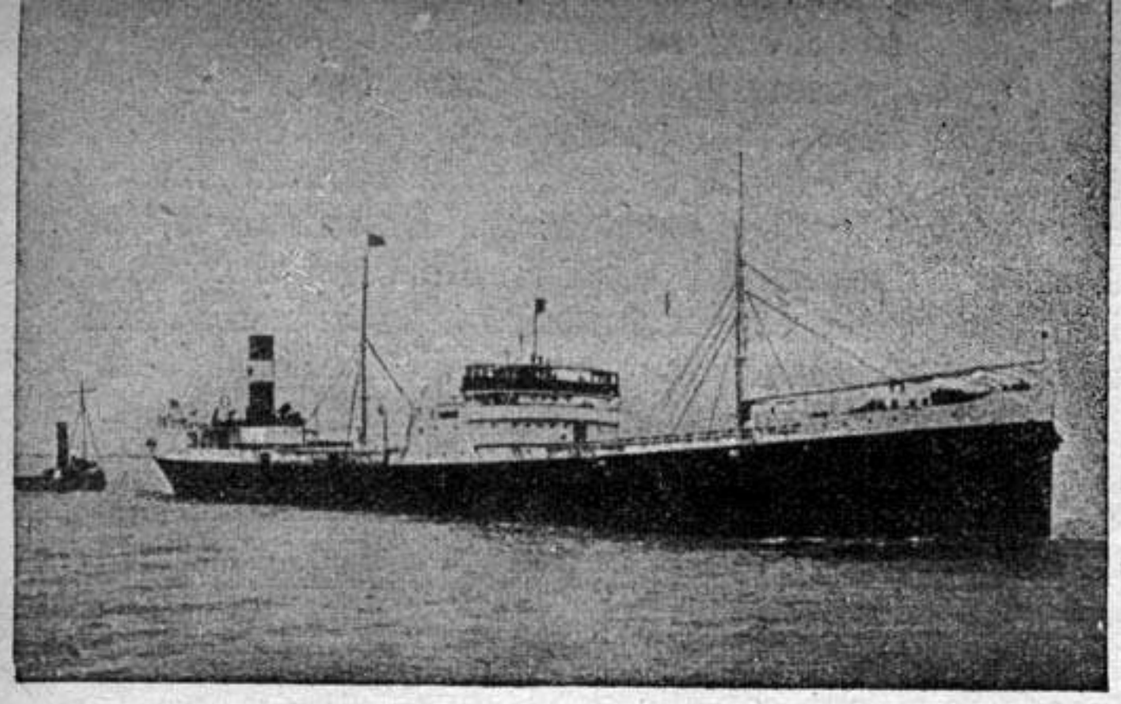
Ce uşoară e limba italiană, d'aia a învăţat-o Stavrică aşa de repede în campania lui „Mircea“.

Contra Amiral *C. Negru*

ALEXANDRU CEL MARE ŞI PIRAŢII

Se zice că Alexandru Cel Mare certa straşnic pe un pirat, pe care-l făcuse prizonier: „Meseria mea, zise piratul, vi se pare odioasă; cu toate astea nici D-ta nu ai una mai bună. Voi bateţi mările cu o flotă numeroasă şi vă zice regi, cuceritori, pe mine care n'am decât o mică corabie mă chiamă pirat“.





Cu „Steaua" la drum

din amintirile lui Mos Delamare

12

Iniţierea „Mânzului"

M. Avea, Domnule Comandant.

C. Ascultă ce a mai spus:

„Dvs. după ce ieşiţi de la slujbă, vă abateţi din drum pe la aperitive, unde une-ori staţi cam mulţişor, pe când acasă mâncarea sau se răceşte sau se arde.

La masă beţi de asemenea: la cafe-

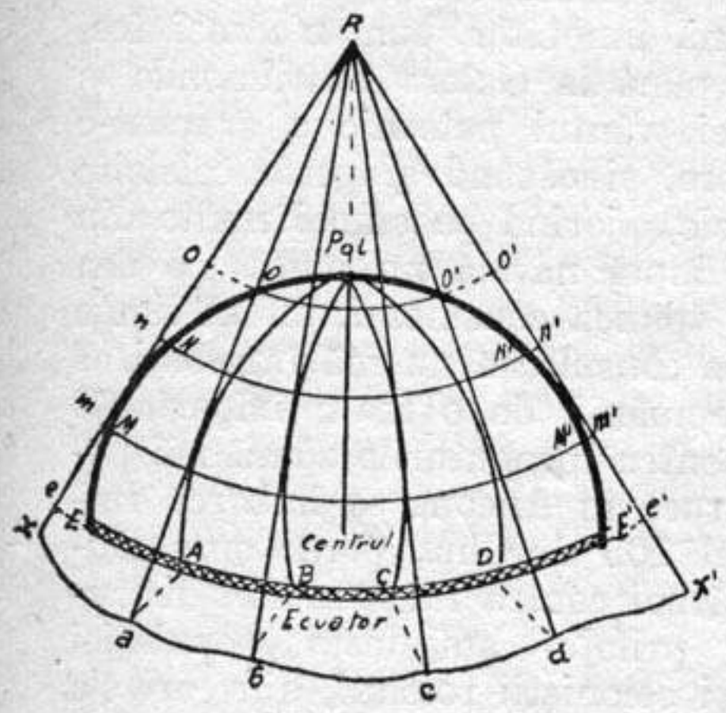


Fig. 1. Conul înfăşurător sau înfăşurarea conică

luţă rom; la 6 o halbă-două de bere: la masa de seară iar câte un pahar, după masă iar. Puneţi tot cât beţi la un loc într'o zi, şi vedeţi cât face.

Dar pe marinari i-aţi văzut la bord? Aperitive nu sunt, vin la masă nu e, — apă şi aceasta stătută. Săptămâni, luni întregi nu ştiu ce e băutură, — fiindcă ar vedea farurile duble şi ar încerca să treacă cu vaporul printre ele. La uscat însă... se îmbată şi el odată... Dar cine bea mai mult?

D-vs staţi la masă la ore fixe, lângă soţie şi între copii, — ori la aceeaş masă a aceluiaş restaurant, printre prieteni şi ascultând lăutarii sau o orchestră.

Masa lor? Carne sărată, conserve, fasole, galeţi! Nevastă, copii... departe! Lăutari? Valul şi vântul. Şi nici masa nu le e tihnită: farfuriile dansează, mâncarea fuge, apa se varsă, pâinea înnoată, piperul se răstoarnă peste budincă, sarea... sare în cafea... etc.

Petrecerile Dvs. au loc în aerul îmbâcsit de fum, de tutun şi sudoare al unei cafenele sau berării. El veghează în aerul plin de ozon al mării.

Dvs. priviţi pereţii salonului, mării cel mult de reflexul oglinzilor, în care abia vă vedeţi vârful nasului.

Aplaudaţi pe scene *stele* de diferite ranguri, cari strălucesc prin farduri şi sticle colorate, vă ruinează sănătatea şi vă golesc buzunarele.

Scena marinarului e vasta mare, iar stelele sunt pe cer, — cari în loc să-l ruineze îl călăuzesc pe mări şi-i înveselesc lungile ore de cart cu sclipirea lor de sus şi reflexul lor din apă.

In definitiv Dvs călcaţi, trăiţi, vă străduiţi pe pământul statornic, — şi poate de aceea aveţi atâta nestatornicie în toate. — Puntea pe care calcă el e mişcătoare, nestatornică, — şi de aci setea lui după tot ce e statornic, de aci statornicia lui în tot şi în toate!

M. Şi nu l-au luat la bătae?

C. Pe cine, pe doctor? Vorbia cu atâta foc, după doi ani de stagiu la marină, că l'au scos pe sus, în urale. A spus el mai multe şi mai frumos.

Cu vorba însă, am uitat de hărţile noastre. Acum când ştii de ce nu suntem ca toată lumea, ai să vezi şi de ce nu avem hărţile ca la uscat.

19 Februarie.

Ionica. — A treia iniţiere: hărţile la uscat şi la mare. — Mercator. — Gardienii meridianelor. — Prinsoarea capurilor.

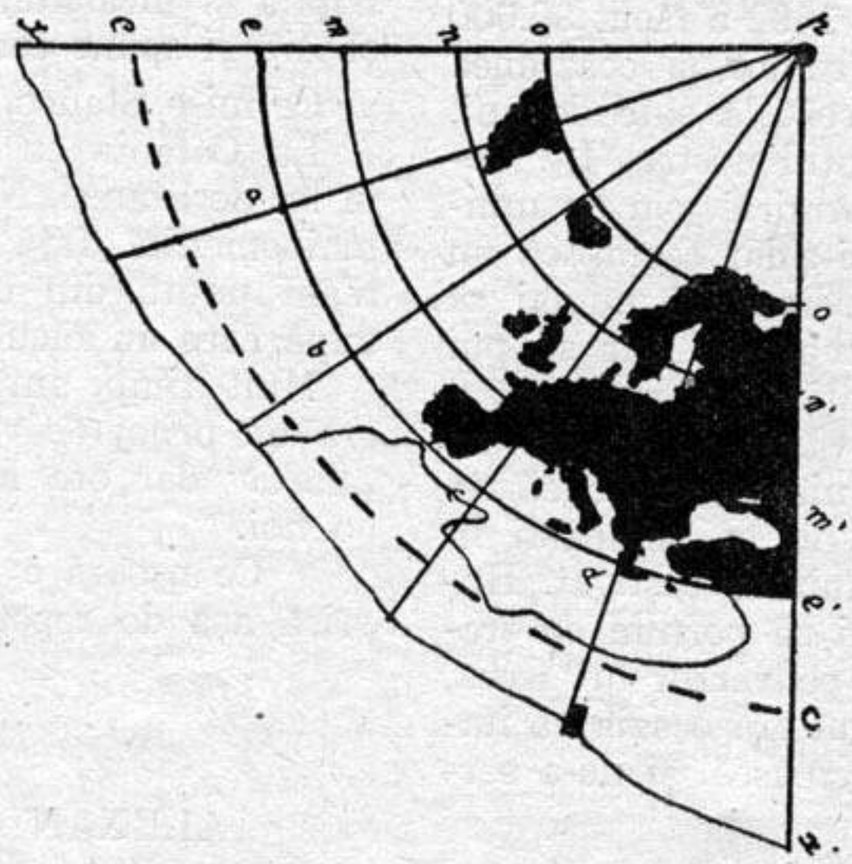


Fig. 2 Desfăşurarea conică.

Iată-ne şi în marea Ionică. Vânt tărişor din prova, vasul tanghează uşor. N'am dormit toată noaptea, — abia la 8 dimineaţa am trecut de Matapan.

Cu toată oboseala însă, *mânzul* se presintă la al treilea pas al iniţierei.

Com. Ştii ce e o hartă: Pe o bucată de hârtie se reprezinta o parte din suprafaţa pământului, cu toate însemnările ce ne interesează.

Ca să se construiască mai uşor, pământul se brăzdează în lung şi în lat cu o reţea de *meridiane*, — cercuri ce trec prin cei doi poli ai pământului, — şi *paralele*, cercuri paralele cu *ecuatorul*, brâul pământului.

Reţeaua aceasta, care se vede în ori ce hartă, pe pământ nu există.

Am fost întrebat de un oare cine cu pretenţii de cultură, „cine dă drumul la meridiane, când trecem cu vaporul, ca să nu le tăiem!"

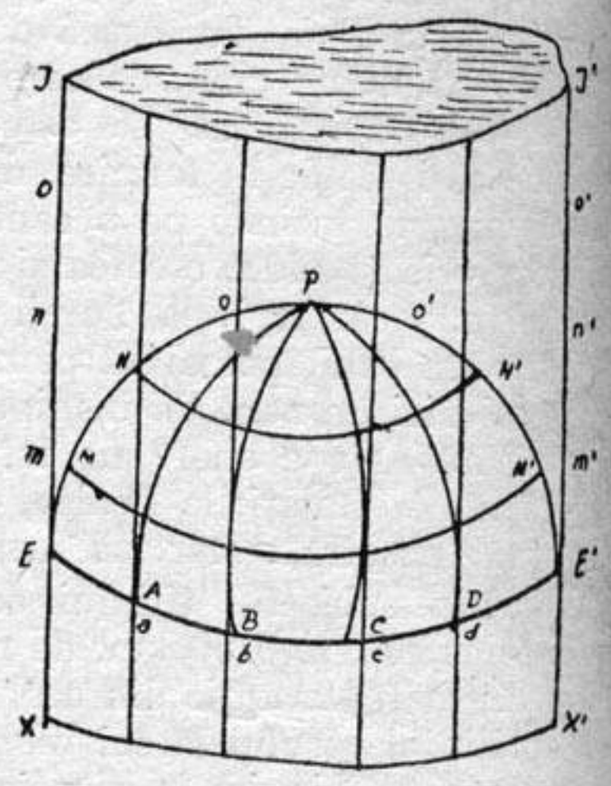


Fig. 3 Infăşurarea cilindrică.

Credea omul că meridianele sunt sârme întinse între maluri, ca cele de telegraf şi câte un gardian le slăbeşte la trecerea vaselor!

Cum pământul e rotund ca o mandarină, — cam greu de întins pe o foaie de hârtie plană, o parte din el. Se recurge atunci la aşa zisele *proecţiuni*.

In hărţile de la uscat, se înfăşoară pământul într'un con, ca un cornet de bomboane (fig. 1) şi se proectează pe el meridianele şi paralele, iar pe reţeaua lor se desenează harta, — cum se brodează pe canevaş. Când se taie şi se întinde, se desfăşoară conul, — meridianele vor apărea ca un mănunchiu de linii drepte ce pornesc din poli şi se resfiră spre ecuator (fig. 2) iar paralelele ca nişte cercuri paralele concentrice.

Meridianele PE, PA, PB, PC, PD, PE' devin pe hartă pe, pa, pb, pc, pd, pe' — iar paralelele MM', NN', OO' devin mm', nn', oo'.

Hărţile noastre, sunt făcute după ideea lui *Mercator* (1556). Pământul e înfăşurat într'un *cilindru*, — un coş

mare de vapor, (fig. 3) şi pe el se proiectează meridianul şi paralele.

Când tăiem cilindrul şi-l desfăşurăm, meridianele devin linii drepte paralele, iar paralelele nu mai sunt curbe, ci tot drepte (fig. 4), perpendiculare pe meridiane.

M. Mare om şi Mercator! Cum i-a venit în cap atâtea năsdrăvănii?

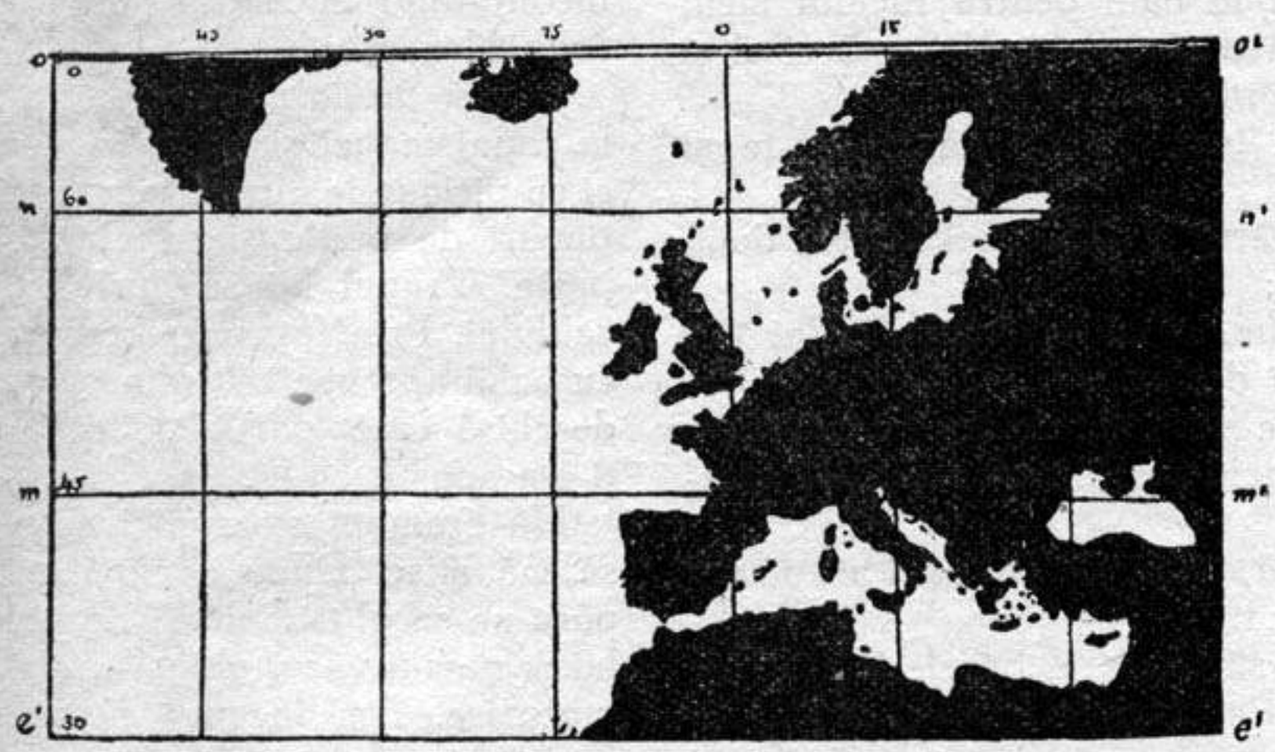


Fig. 4. Desfăşurarea proecţiei cilindrice

C. Fiindcă era marinar şi îi trebuia harta ca să navige, să tragă drumuri *drepte* pe ea. Când erai în liceu cum lucrai harta Europei păstrându-i proporţiile?

M. Făceam un pentagon Urali — C. Nord —Gibraltar — Matapan — Caspica.

C. Care era colţul cel mai de jos al pentagonului?

M. Matapan.

C. Şi cel mai de jos cap al Europei?

M. Matapanul, bine înţeles!

C. Ei bine nu e aşa. Ce înseamnă cel mai de jos cap al Europei?

M. Cel mai scoborît şi mai aproape de Ecuator.

C. Bun! Ia deschide harta Mediteranei, după Mercator, şi vezi care e cel mai jos cap?

M. (După ce se uită de vreo trei ori, mai pune mâna şi pe compas... zâmbeşte! Gibraltarul! Cu treizeci de minute mai jos ca Matapanul!

20 Februarie

Ionica. — Bucătorul cadavru sau cadavrul bucătar. — A patra iniţiere: uscatul negru. — Tuzla cu bucluc. — Păţania, Mariei-Tereza. — Harta fără scară. — Ce e mila, — Marină.

Vântul acelaş. Noaptea o răpăială orbitoare. Ziua senin. Vasile — şeful care a avut curajul să mai facă o călătorie, — mai mult mort. S'a resimţit şi la mâncare: sarmalele, budinca moale, mămăliga arsă!

Vasul merge greu de tot, — dar merge. Barometrul se urcă, mâine va fi mai bine.

A patra iniţiere are loc:

C. Cea mai isbitoare deosebire dintre hărţile de la uscat şi ale noastre o văzuşi: meridianele şi paralelele.

Acum: cum e representat uscatul şi cum marea la amândouă felurile de hărţi?

M. La cele dela uscat marea e curată, nu are scris pe ea de cât numele. Uneori e brăzdată cu liniuţe subţirele, ce şerpuesc paralel cu coasta, — închipuind valurile, — alte ori văpsită cu albastru.

Pe uscat în schimb sunt însemnaţi munţii, râurile, oraşele, drumurile, ţările etc. Aproape nu-i colţ liber.

C. Dar ale noastre?

M. Invers: uscatul gol, iar marea presărată cu o puzderie de semne, litere, cifre, arcuri, etc.

C. Exact. Când suntem pe mare nu avem nevoie de uscat, — din contră, ne ferim de el. Ştii ce zice corabia corăbierului:

„Fereşte-mă de uscat, ca să te feresc de apă!"

Nu avem nevoie de cât de contur, tocmai ca să ne ţinem la depărtare bună de el. Restul îl înegrim.

Iar când ajungem la uscat, iarăşi nu avem nevoe de hărţi ca să nemerim acolo unde suntem aşteptaţi cu drag. Aşa e?

M. Aşa!

Com. Cifrele arată adâncimile; *literile* felul fundului: nomol, stânci, scoici etc; *săgeţile* sensul şi tăria curenţilor; *crucile*, stânci mici; tot ce ne poate fi de folos e arătat şi nu e colţişor care să nu se fi sondat, să nu aibă harta lui, astfel ca navigaţia să fie pe deplin asigurată!

M. Cu toate acestea tot mai cetesc prin jurnale că un vapor s'a lovit de o stâncă sau un banc neînsemnat pe hartă?

C. Poveşti de oameni cari nu ştiu cum să se apere de punerea pe uscat. Ai văzut vapoarele englezeşti cât de departe ţin de coasta noastră? Fiindcă odată unul s'a pus la Tusla pe uscat, a raportat în Anglia că la cinci mile în larg e un banc, — şi fug toţi de el.

Ori marina noastră, sub conducerea Comandorului Cătuneanu a ridicat o prea frumoasă hartă a coastelor noastre şi s'a văzut că se poate trece la 800 metri de Tuzla fără teamă!

Să vezi ce s'a întâmplat cu un vas de război austriac, care se întorcea după o staţionare de doi ani în China.

Pe la Corfu, — intrase în Adriatica, — se pune pe uscat! Dau afară cărbuni, scot muniţie, tunuri, uşurează vasul şi... ies de pe uscat.

Ajunşi la Pola, comandantul face un raport şi aruncă vina eşuărei pe „*curenţi magnetici necunoscuţi*".

A doua zi comandantul primeşte un ordin să fie din nou gata de plecare, cu destinaţie necunoscută: la zece mile în larg va desface plicul sigilat ce i s'a dat odată cu ordinul, şi în care va găsi instrucţii. Provizie la bord pentru 6 luni!

Desfac băeţii geamantanele, şi la drum din nou, în loc de concediu. Cum s'au împlinit cele zece mile, se deschide plicul şi... ameţeală să le vie:

„Vasul va studia timp de trei luni curenţii magnetici necunoscuţi în regiunea în care s'a pus pe uscat!"

M. Să vă mai întreb ceva. Toate hărţile au o scară, cu ajutorul căreia se poate şti, măsurând pe hartă, ce depărtare este dela un oraş la altul, de la un punct la altul. Pe hârţile marine nu văd nici una. Cum se măsoară distanţele?

Com. Noi nu ne servim de kilometri, ci de *mile*. O milă e lungimea unui minut de arc de cerc mare pământesc, de meridian.

Câţi metri are un meridian pământesc?

M. Patru zeci de milioane.

C. Câte minute are acelaşi meridian?

M. 360 grade×60 minute de fiecare grad, face 21600.

C. Câţi metri face un minut de meridian?

M. Impărţim 40.000.000 cu 21.600 şi căpătăm 1852,18 metri, — aproape doi kilometri.

C. Milele sunt pe hartă, pe marginea din dreapta şi stânga, scara *latitudinilor*.

Vrei să afli depărtarea între două puncte? Pui un vârf ai compasului într'un punct, deschizi până ce vârful al doilea a ajuns în al doilea punct, muţi compasul pe marginea hărţei şi ceteşti câte minute corespund. Câte minute ai, — atâtea mile e depărtarea.

Scara deci e în hartă chiar, — nu e nevoie de o scară aparte.

(Va urma)

Feciora oceanului

de JOAN LOWEL

în românește de
CORALIA DIACONESCU

14

Incercata viață de marinar a autoarei, dusă dela vârsta de 11 luni până la 17 ani pe corabia tatălui său.

CAP. XI

SFARȘITUL TRAGIC AL UNUI LUP DE MARE

Marinarii o șterseseră dela bord. Ce să fac?

Intâi m'am gândit să scobor și eu și să pornesc prin cârciumi în căutarea marinarilor pentru a-i aduce la bord înainte de sosirea tatălui meu. Dar planul acesta nu era bun : dacă plecam, musul și cei doi secunzi ar fi profitat de lipsa mea pentru a pleca și ei și misiunea mea s'ar fi năruit cu totul.

Mi-am luat postul și arma în primire și am așteptat. Am așteptat. Am așteptat până aproape de miezul nopții înainte de a auzi un glas omenesc dealungul cheului pustiu. Deodată, urechea mea percepu un cântec răgușit, care pornea de după una din grămezile de baloturi grămădite pe cheu.

Mc Gintry's back again ;
He's dressed up like a dandy,
He's down at Mikes salvon,
He's drinking wine and brandy...

Era glasul lui John Henry cântând vechiul refren funebru al mateloților. Mc Ginty's este căpitanul legendar înecat în fundul mărilor ; când marinarii sunt beți, le apare Mc Ginty's care se ridică dintre morți pentru a le ține tovărășie prin cârciumi.

— John Henry ! — l'am strigat eu cât am putut de tare.

Se ivi de după grămada de baloturi și apăru la intrarea pasarelei. Era atât de beat încât abea-și putea ține echilibrul.

Făcu de trei ori o sforțare eroică pentru a pune piciorul pe prima treaptă. Sfârși prin a se cățăra la bord, agățându-se de frânghii, apoi se prăbuși pe punte. M'am dus spre el și l'am sgâlțâit cu furie.

— Ridică-te, John Henry.

Bodogăni ceva neînțeles și pe când îl sgâlțâiam începu să verse. Ochii lui injectați de sânge se ațintiră asupra mea.

— Spune bătrânului tău că-mi trebue bani să cumpăr whisky. Imi trebue whisky.

— Un picior sdravăn, asta ai să primești, — i-am răspuns eu.

— Trebue bani pentru rachiul meu. Nu vreau decât rachiu ! — stărui el și începu să plângă în hohote.

— Ești beat John Henry. Du-te și te culcă.

Se depărtă și mă întrebă între două sughițuri :

— Spune, ai să spui bătrânului tău să-mi mai dea bani ?...

— Nu e aici John Henry. Ia-o înainte spre hamacul tău, încercai eu să-l sugestionez.

— Dacă nu-mi găsești bani am să mă prăpădesc !

Incepu să tremure, buzele îi erau vinete, ochii aprinși de febră și roșii.

— Puțin îmi pasă dacă te prăpădești sau nu ! — răspunsei eu obișnuit să aud asemenea amenințări.

— Bine, atunci să știi că-mi fac de seamă ! Numai să vezi ! — și porni înainte.

L'am urmat, nădăjduind că voi reuși să-l hotărăsc să se culce. Drept sub teugă ridică o frânghie groasă înfășurată în jurul unui tachet.

— Vezi frânghia asta ? Am să mă distrug dacă nu faci în așa fel ca bătrânul să-mi mai dea ceva bani,... înțeles ? — și porni să plângă din nou.

Făcu un nod cum mă învățase să fac cu câteva luni înainte, îmi vârî nodul sub nas repetând :

— Am să mă prăpădesc !

Desigur, nu l'am crezut. Deaceea i-am răspuns foarte simplu :

— Foarte bine, John Henry, pe urmă va fi mult mai bine !

In loc să se liniștească, deveni și mai surescitat. Își trecu nodul în jurul gâtului și-și apropie fața de a mea.

— Voi avea banii ? — întrebă el cu glas răgușit.

Scenele cu marinari beți, nu era ceva nou pentru mine. Intotdeauna amenințau sau înjurau fie pe ei singuri, fie pe căpitan sau secund, apoi se culcau și uitau totul. Pierdusem răbdarea.

— N'o să ai o para chioară ! — urlai eu.

Aceasta parcă-l desmetici. Se ridică.

— Are să-ți pară rău ! — spuse el și porni cu demnitate drept înainte, cu frânghia înodată în jurul gâtului, iar capătul târându-se după el pe punte.

Cu o demnitate tot atât de mare, m'am întors și eu în sens opus spre pasarela unde mă chema datoria mea, pentru a pândi pe ceilalți marinari beți și a-i trimite la culcare.

Nu știu ce instinct mă împinse după vreo zece minute să-mi părăsesc postul, poate era afecția mea pentru John Henry ! Am vrut să văd ce făcuse. Dar nevoind să-mi sacrific demnitatea, înaintam cu pași măsurați spre catargul mare înconjurând bucătăria și l'am zărit pe John Henry....

Legase frânghia de cabestan, tocmai la capul teugei și se legănă de capătul ei cu picioarele numai la treizeci de centimetri de punte și capul întors într'o parte. Trupul lui se învârtea în jurul cablului. Prin fața mea trecu chipul lui cu ochii aproape eșiți din orbite și gura deschisă care parcă-mi repeta : „Nu ți-am spus-o eu ?".

Nu eram în stare nici să strig, nici să mă mișc. După o clipă care mi se păru un secol trupul se întoarse în jurul lui și numai văzui chipul acela care mă îngrozise. Am început să urlu și am fugit. Am alergat să mă ascund în infirmerie, sub o grămadă de pânze vechi. Auzeam șobolanii, cari fugeau la apropierea mea spre adăposturi mai întunecoase. Omorâsem pe John Henry ! Omorâsem pe John Henry ! Gândul acesta mă sfâșie producându-mi o durere insuportabilă.

Nu știu cât timp am stat acolo. Am auzit glasuri pe punte și sgomotul mă făcu să înțeleg că se descoperise trupul lui John Henry. Mi-era frică să es din ascunzătoarea mea. Cu câteva ceasuri mai înainte fusesem atât de furioasă împotriva lui, fiindcă mă îndemnase să injur ! și acum era mort...

Slăbită de durere și tremurând de teamă m'am urcat pe punte și l'am văzut pe tata și o ceată de necunoscuți, cari înconjurau trupul învelit cu o pânză.

Le-am strigat :

— Iată-mă, dar n'am făcut eu asta, n'am făcut-o eu ! și m'am prăbușit în lacrămi.

Tata mă ridică și mă luă în brațe :

— Ce te face să crezi, că ar fi greșeala ta, Joan ? — mă întrebă el cu atâta blândețe și gingășie, încât i-am povestit toată întâmplarea.

L'am înmormântat pe John Henry la Brisbane, dar de atunci n'am mai făcut nici un nod.

CAPITOLUL XIII

CE PRIMEJDII PÂNDESC FETELE

— Femeile nu-ți vor fi niciodată binevoitoare, Joan. Deobicei ele sunt mincinoase, iar cele întâlnite în porturi sunt mai rele decât vânturile protivnice !

Aruncasem ancora în portul Brisbane când emise tata această axiomă. Știam vorba de acele chelnerițe de prin baruri cu dinți de aur, scurte și grase, sau de frumoasele acelea cu râs sgomotos, care se grăbesc în port, la sosirea corăbiilor în speranța de a umfla solda marinarilor, sau de a lua dela ei amintiri de prin călătoriile lor. Femeile acelea

mă intrigase totdeauna şi tata ştia :

— „Dacă una din aceste femei încearcă vreodată să-ţi vorbească scoboară în fundul corăbiei, fără să te mai ocupi de ea. Ai înţeles ?

— Am înţeles şi am făgăduit. Nu mi-am închipuit că ar fi vreodată vreun pericol de a nu asculta de acest ordin pentru două motive binecuvântate : întâi, mi-era teamă de femei ; al doilea, erau prea frumoase şi elegante pentru a mă învrednici cu o privire. Tata înrădăcinase în mine frica de sexul frumos, pentru a mă feri să fac cunoştinţă cu acele frumuseţi suspecte. El se temea ca ele să nu mă înveţe lucruri care ar distruge fructul atâtor ani de griji şi ocrotire ce-mi consacrase pentru a-mi păstra neatinse idealurile.

— Eşti o fetiţă urâtă Joan deaceia nu vei câştiga nimic privindu-te într'o oglindă !...

In timpul anilor pe care i-am trăit la bord, omul care mi-ar fi oferit o oglindă şi-ar fi riscat viaţa şi nu cred să-i fi venit cuiva acest gând. N'aveam în totul şi pentru tot decât o oglinjoară crăpată de care se servea tata pentru a se bărbieri şi pe care apoi o ascundea cu grije. Singurul fel în care îmi puteam zări chipul era când mă oglindeam în butoaiele cu apă de ploaie depe punte. Şi dacă credeţi că se poate dobândi o imagine netedă privindu-te într'un butoi depe o corabie rostogolită de valuri, încercaţi numai !

Chipul meu semăna foarte mult cu o varză sbârcită de mii de încreţituri. Deaceia îl credeam întotdeauna pe tata când îmi spunea că sunt atât de urâtă încât toate femeile depe pământ şi-ar bate joc de mine dacă m'ar vedea.

De atunci mi-a mărturisit că voise în felul acesta să mă împiedice de a deveni mândră. Visase totdeauna să mă vadă crescând şi rămânând absolut „naturală" şi de o mare curăţenie sufletească. Dar pe vremea aceia nu cunoşteam acest scop şi credeam că-mi spunea adevărul!

Cum invidiam chelneriţele şi frumuseţile depe cheiuri ! Mi se păreau minunate şi marinarii erau atât de mulţumiţi când le vedeau, pe când niciunul din ei, afară de bătrânul Stitches, nu păreau mulţumiţi să mă vadă pe mine. Intregul echipaj găsea că-l încurc. Sfatul părintesc era deci de prisos. Niciodată nu voi îndrăzni să vorbesc uneia din aceste frumuseţi pământeşti.

Adoua zi după ce tata mă sfătuise, aşezată pe gura magaziei dela pupă observam lanţul gruei care se scufundă în cală şi aducea de fiecare dată o plasă plină cu copra pe care-l descărca pe chei unde hamalii o grămădeau apoi într'un mare camion. Mac Lean şi Axel Aleson erau de corvoadă — în apropiere de vinţ de unde porunceau oamenilor de jos, să „încarce, să se mişte mai repede !" Dar, judecând după genealogia ce le-o amintea Axel Aleson, în engleză şi suedeză, oamenii nu prea erau dornici să se grăbească !

Aceste discursuri n'aveau nimic nou pentru mine ; din înălţimea unde eram aşezată începusem să mă plictisesc de ele, când zării o femee foarte frumoasă, care se apropia dealungul cheului. Mergea încet, ca şi cum trecea la întâmplare, dar când se află aproape de corabie, deveni numai zâmbete... Se prefăcea că nu-l zărise pe Mac Lean şi Axel pe punte, dar ştiam bine că-i zărise prin grijea ce avea de a nu privi spre partea lor. Veni până aproape de pasarelă şi mi se adresă :

— *Hei ! fetiţo !*

Mi se sbârli pielea atât eram de fericită că-mi acorda atâta atenţie şi am uitat pe loc toate sfaturile părinteşti...

— *Hei!* — i-am răspuns eu. — *Unde naiba umbli ? Ai treabă la bordul acestei corăbii ?* Luasem înfăţişarea cea mai... maritimă, era singurul fel prin care-mi puteam dovedi importanţa.

Era atât de vaporoasă, atât de frumoasă, încât n'o credeam în stare să-mi facă nici un rău. Mă privea cu interes, pe mine, îmbrăcămintea mea şi picioarele goale.

— *Ştii că eşti grozav de frumoasă, fetiţo !* — îmi spuse ea.

M'am roşit până la rădăcina părului. Era prima oară când mi se făcea un compliment. O priveam pentru a descoperi dacă nu-şi bătea joc de mine, însă mi s'a părut că spune adevărul.

— *Pe dracu ! nu sunt chiar aşa frumoasă ca mata, Domnişoară !* — răspunsei eu, privindu-i botinele cu nasturi şi tocuri înalte şi pălăria împodobită cu flori şi pamblici. — *Ş'apoi miroşi atât de frumos !*

Viziunea radioasă răspândea valuri de parfum eftin, care mie mi se părea minunat în comparaţie cu mirosul de copre putredă care se scotea din cală.

N'aveam destule noţiuni pentru a putea deosebi femeile afară de discuţiile marinarilor auzite la întâmplare.

Priveam femeea din faţa mea şi ea mi se păru frumuseţea desăvârşită.

— *Ai ceva lucruri mai bune de pus pe tine copilă?* — mă întrebă ea.

— *Nu, dar am o cingătoare din insule şi două brăţări de baga împodobite cu perle,* — i-am răspuns eu, în nădejdea s'o dau gata.

— *Nu, vreau să zic, ai vre-o rochie de Duminică pentru plimbare ? Cred că toţi marinarii dela bord îţi fac curte.*

— *Nu, de loc ! Când le încurc parâmele, sau când mă aflu în calea lor îmi tăbăcesc spatele cu lovituri de picior !*

Toate acestea păreau s'o intereseze.

— *Atunci ia spune-mi de ce stai pe corabia asta jigărită ? Ar trebui să mergi cu mine şi prietenile mele acolo unde vei fi apreciată.*

— *Vrei să spui să părăsesc corabia?*

— *Desigur, îţi voi găsi o situaţie strălucită cu mine şi celelalte la hotelul Union.*

Oferta mi se păru minunată. Mă săturasem să tot stau la bord, zi după zi, în port, să nu am pe nimeni cu care să mă joc. Poate pe pământ voi găsi tovarăşe. Eram sigură că nu voi face nici un rău urmând câtva timp femeea aceea.

Am stat o clipă la îndoială, apoi o privire aruncată asupra frumuseţii şi îmbrăcămintii ei m'au făcut să mă conving că era o femee foarte bine.

Am urmat-o mândră şi trecând pe lângă Mac Lean, l'am rugat să spună tatei că plecam să-mi fac o situaţie la hotelul Union pentru câteva zile, până când corabia va fi iar gata de drum.

Hotelul Union era un fel de baracă cu înfăţişare suspectă, prin apropierea cheiului. Trecusem adeseaori prin faţa ei pe când scoborâsem cu tata şi-i auzisem pe marinari vorbind despre locul acela ca despre „Paradisul marinarilor" cu o strâmbătură pe care n'o pricepeam.

— *Intră şi fă cunoştinţa tovarăşelor mele !* — propuse noua mea prietenă, şi eu m'am supus fără împotrivire.

Interiorul de prost gust al micului hotel, mi se păru culmea eleganţei. Pătrunserăm în bar.

— *Unde este faimoasa situaţie ?* — întrebai eu, fiindcă la bord întâiul lucru pe care-l face marinarul, este de a-şi lua lucrul în primire. Atunci am descoperit că tovarăşea mea şi „prietenele ei" erau chelneriţe.

— *Hei ! marinăreas-o ! treci aici în locul liber, să vezi ce bacşişuri vei face, dacă vei şti să le zâmbeşti frumos.*

Eram atât de mulţumită să fu primită printre acele femei, încât conştiinţei mele emoţionate de dezertarea dela bord, i-am poruncit să tacă şi mi-am luat imediat postul în primire. M'am distrat de minune până la sosirea unui grup de hamali.

L'am recunoscut pe unul din ei. Era pontatorul mărfurilor din basinul nostru. Păru uluit când mă văzu după tejghea ocupată să scot bere.

— *Ia spune-mi, taică-tău ştie că te afli aici ?* — întrebă el neîncrezător.

— *Nu te priveşte,* — i-am răspuns eu.

Colegele mele începură să râdă pe înfundate şi mă aţâţară.

— *De altfel am să-ţi mut fălcile, dacă vorbeşti pe socoteala mea !*

Noui încurajări ale chelneriţelor.

Ceilalţi hamali se strânseră în jurul nostru, bătându-şi joc de tovarăşul lor, care se încăpăţâna în hotărîrea lui :

— *Cunosc pe tatăl tău de cinsprezece ani şi am să te duc la bord şi fără voia ta.*

Intinse mâna şi-mi apucă braţul pentru a mă târî.

— *Te sfătuesc să-ţi iei jos labele, altfel o păţeşti !* — mârîi-i eu.

Eram foarte înflăcărată văzându-mă punctul atracţiei generale. Am vrut să fac pe grozava şi să arăt chelneriţelor cât eram de voinică. Se părea că omul nu urmărea decât un singur gând : să mă scoată cât mai repede din locul acela, chiar dacă ar întrebuinţa forţa pentru a reuşi. Eu, deasemenea, eram hotărîtă să nu mă supun. El încercă să mă târască spre uşe, eu m'am întors spre el lovindu-l cu toată puterea, spre bucuria colegelor mele. I-am trântit un al doilea pumn, iar el mă apucă de umeri, scuturându-mă ca pe o cârpă.

(va urma)

Stăteam gânditor pe plaje privind valurile ce se loveau de țărm prefăcându-se în spumă albă ca laptele. Ascultam murmurul continuu al valurilor, murmur ce parcă spunea ceva, pare că povestea povestea mării.

Cu o voce înăbușită ce eșea din valuri, marea începu să povestească amintirile miilor de veacuri cărora a fost martoră.

De mult de tot, începu vocea mării, cu mii de ani înaintea erei noastre, când pământul avea cu totul altă față decât cea de azi, iar mările erau răscolite de vulcani submarini și populația de șerpi înspăimântători ce-și ridicau o clipă gâturile lor lungi deasupra valurilor, apoi dispăreau în împărăția adâncurilor.

O insulă măreață se întindea pe locul unde astăzi este oceanul Atlantic, ocupând și o parte din Africa. Pe această insulă-continent se ridicase o civilizație strălucitoare ale cărei corăbii străbăteau în lung și în lat mările, supunând toate popoarele întâlnite.

Inchideam ochii și parcă vedeam în realitate tot ce povestea marea, vedeam într'adevăr un imperiu cu palate mărețe construite dintr'un metal de culoarea focului, un metal necunoscut astăzi, ce în bătaia soarelui ce apunea părea un oraș incendiat plutind pe luciul mării.

Impăratul Magor era stăpân pe acest imperiu numit Atlantida, și el trăia într'un palat și mai măreț ce se ridica chiar dela suprafața mării, care — lucrat din acelaș metal de culoarea focului, ce-l făcea să pară în bătaia soarelui o făclie arzândă ce sta de pază la porțile imperiului. Cupolele de aur și geamurile de cristal, un cristal, atât de transparent încât nici nu-l vedeai, dădeau palatului o strălucire mai mare.

Insă strălucirea palatului o făcea Za-Ra, (în limba atlanților = rază de soare) fiica împăratului Magor, ce într'adevăr părea o rază de soare, ce eșea în fiecare seară să admire liniștea nopții într'un balcon de aur, de unde marea se vedea până departe unde parcă norii eșeau din valuri ridicându-se pe bolta cerească.

Era în zorii zilei ; soarele se înălța ca de obicei pe drumul său obișnuit. Un templu uriaș, cu totul de cristal și susținut pe stâlpi de aur, se ridica în fața palatului împărătesc, din al cărui vârf se putea vedea o mare parte din imperiu. Când la răsăritul soarelui credincioșii erau la rugăciune în sala templului, razele străbăteau pereții de cristal,

Un luptător atlant.

se răsfrângeau în zeci de culori luminând frunțile credincioșilor ce se închinau la el ; era zeul lor principal.

Păduri întregi și grădini minunate, ca într'un adevărat paradis, se întindeau în jurul palatelor, cu copaci ce răspândiau un parfum minunat.

O mulțime imensă era strânsă în templu, unde însuși Magor pe un tron de aur asculta ceremonia, iar marea era acoperită de sute de corăbii de culoare neagră, ce păreau niște monștri gata de plecare.

Când împăratul se ridică depe tron, mii de trâmbițe, trâmbițară scoțând un sunet puternic, ce apoi lin se pierdea parcă în depărtare, înghițit de valuri și de codrii nesfârșiți.

O armată întreagă de soldați înarmați cu săbii lucitoare și cu arcuri măreț îndreptau spre corăbii într'o ordine deplină. Se pregăteau de război. După ce cuceriseră țări și mări, un singur popor le mai stătea în cale. Erau elenii, care nu se lăsaseră mai prejos de civilizație care însă la ei era cu totul altfel, bazată mai mult pe artă și înțelepciune, și nu pe lux și pe război ca'n Atlantida. Acum împăratul Magor declarase război Eladei pornind în fruntea armatei sale cu gândul să cucerească cu orice preț Elada, cetatea ce sfida puterea lui temută. Când Magor puse piciorul pe puntea corăbiei împărătești, un nor negru întunecă soarele ; toți fură străbătuți de un fior de neagră prevestire, însă Magor ce rămăsese un moment pe loc, pași hotărît înainte.

La un ordin corăbiile porniră urmate de strigătele de victorie a celor rămași, iar corabia împărătească mergea în frunte fiind cea mai măreață și strălucitoare din toate. Prințesa rămase gânditoare în balconul ei, urmărind corabia tatălui său ce se depărta din ce în ce. Gânduri negre o stăpâneau, gânduri negre ca prevestirea demonului ce întunecase soarele.

Corăbiile înaintau victorioase, tăind falnic valurile mării, în cântecele războinice ale soldaților ce uitaseră cu totul de neagra prevestire. Porneau iar la luptă pentu a-și satisface instinctul lor războinic, dornici de luptă și primejdii noi.

In urma corăbiilor marea era neagră de mii de pirogi, o a doua armată, a pigmeilor, un popor de oameni negri și pitici din Sud ce fuseseră cuceriți de Atlanți. Ei se țineau de obicei după armatele neînvinse ale atlanților, așa cum umblă hienele în urma leului, prădând ce ma' rămânea în urma soldaților și servind și ca ajutor la nevoe prin numărul lor copleșitor și cu săgețile otrăvitoare ce produceau moartea fulgerătoare.

Cerul se acoperise de tot cu nori și un vânt puternic sufla, umflând pânzele corăbiilor ce aproape sburau. Impăratul stătea gânditor într'un jeț de aur pe puntea corăbiei sale. Prin privirea lui treceau fel de fel de gânduri ; se gândea la timpurile din tinerețea lui când falnic înainta printre armatele dușmane, fără frică de moarte, urmat de soldații lui cu care a supus popoare întregi, luând robi și averi colosale. Flota sa înainta totdeauna falnică și neînvinsă. Brațul său nu tremurase niciodată de când părintele său îi pusese spada în mână, însă acuma îi era teamă, o teamă lăuntrică pe care zadarnic căuta să și-o alunge din gând. Totul îi părea schimbat. Soarele nu mai strălucea pe cer cu razele sale dătătoare de viață ce-i

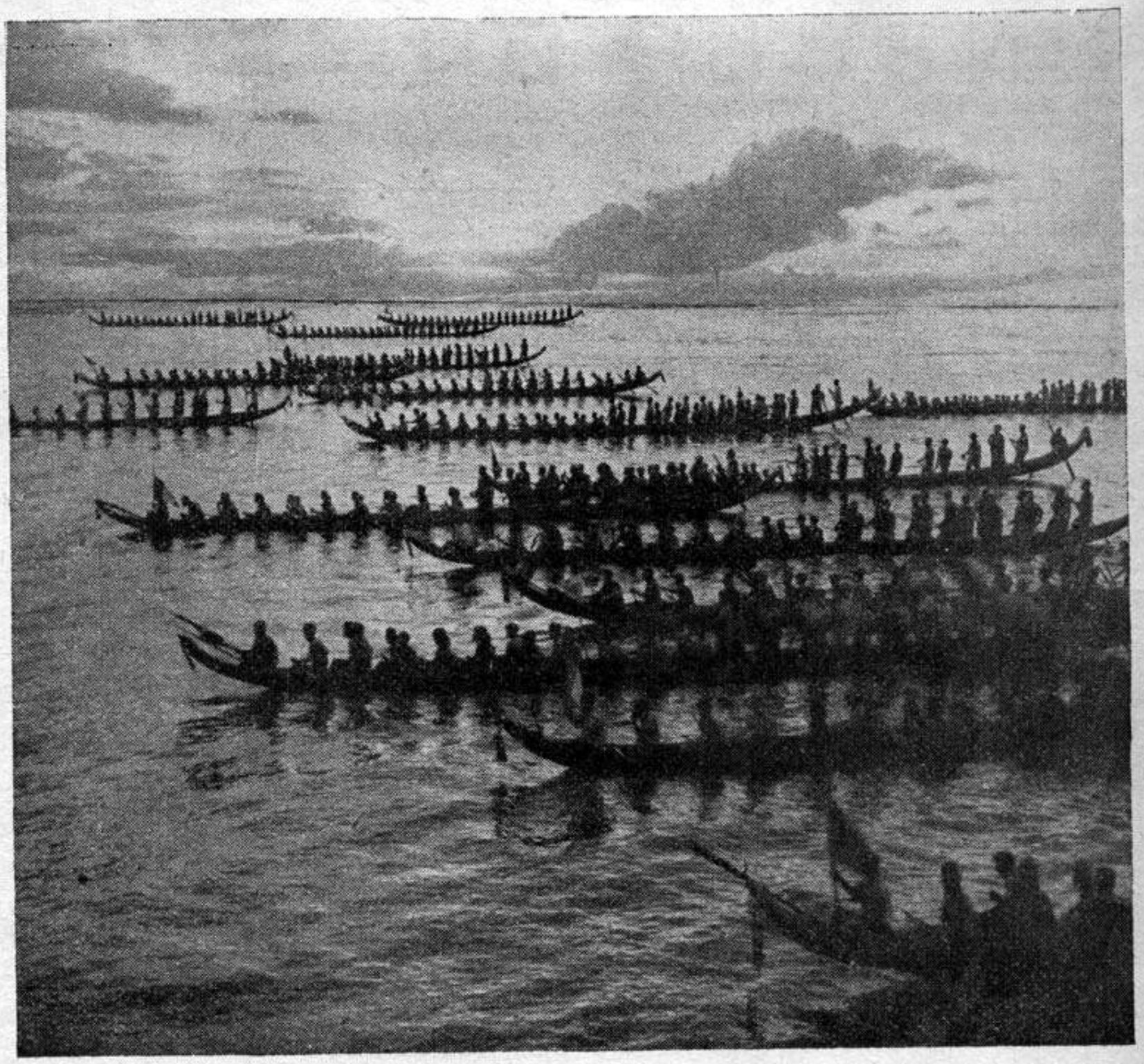
dădeau putere de câte ori se avânta n luptă, marea murmura înăbuşit şi rist, păsările mării ţipau jalnic, iar i-nima lui era închisă ca niciodată.

Soldatul din vârful catargului dădu alarma ; în depărtare se zărea flota inamică. O vie încordare stăpânea inimile tuturor, iar Magor căutând să-şi alunge gândurile negre, se arăta foarte activ, ca de obicei, aşezând totul în ordine de bătae. Vântul se mai potolise şi trebuiau să se folosească de lopeţi ce erau puse în mişcare de sclavii din interiorul corăbiilor. Ca doi monştrii marini, cele două flotile se apropiau cu repeziciune una de alta, iar pigmeii ce înaintau prin flancuri, îşi pregătiră săgeţile ucigătoare şi făclii aprinse cu care aveau de gând să dea foc corăbiilor inamice. In depărtare în ceaţă, se vedeau zidurile cetăţii.

Corăbiile înaintau mai mult, tot mai mult, până ce ciocnirea se produse. Lupta se desfăşura în mijlocul unui vuet asurzitor, produs de ciocnirile dintre corăbii, fiecare căutând să lovească în flanc corabia inamică pentru a o scufunda. Elenii rezistau eroic, însă pe mare erau inferiori acestui popor războinic încercat în lupte şi atât de numeros. Nori de săgeţi înveninate cădeau asupra corăbiilor duşmane rărind rândurile luptătorilor, iar făcliile ce erau aruncate de către pigmei pe bordul corăbiilor, îşi produceau efectul, incendiind corăbiile şi producând astfel panică şi desordine. O luptă grozavă se dădea iar Magor nu lupta, însă privea trist şi gânditor, observând lupta şi dând ordine ce se executau imediat. Nu lupta cu braţele ci lupta cu mintea, conducea technica luptei şi în sine lupta cu gândurile negre.

In curând din flota elenă, rămase doar epave fumegânde ce pluteau la suprafaţa mării, ducând cu ele doar amintirea unei flote înfloritoare. După această nouă victorie, după distrugerea flotei inamice, atlanţii se opriră un moment spre a se reorganiza, spre a porni apoi cu furie spre zidurile cetăţii. Vântul începu să sufle şi mai grozav, iar fulgere luminoase străbăteau cerul care se întuneca din ce în ce mai mult de parcă natura era contra acestei lupte. Ploaia şi vântul aproape că opreau înaintarea corăbiilor, ce făceau sforţări enorme spre a se apropia de cetate. Deodată soldaţii fură cuprinşi de groază ; din valurile negre luminate de trăsnete se ridicară monştrii cu gâturi enorme ce se legănau ameninţător deasupra lor. Erau giganţii şerpi ai mării ce plecau parcă goniţi de o forţă nevăzută, goniţi de puterea instinctului lor, iar deasupra stoluri de păsări plecau ţipând spre o ţintă necunoscută, depărtându-se cu repeziciune de aceste locuri.

Ca nişte duhuri rele ce eşau din valurile înfuriate, aceşti şerpi ai mării dădură busna peste corăbiile ce se clătinau gata să se răstoarne, iar soldaţii îngroziţi îşi părăsiră posturile lăsând corăbiile în voia valurilor. Acum luptau cu natura, cu monştrii uriaşi ce în fuga lor



Flota de pirogi a pigmeilor

se aruncau pe bordul corăbiilor târând în mare tot ce întâlneau. Pigmeii căutară să fugă, însă monştri îi ajunseră din urmă, răsturnând pirogile lor uşoare şi dând pradă valurilor pe bieţii pitici ce erau înghiţiţi imediat. In zadar striga Magor, în zadar cerca să-şi stăpânească soldaţii, strigătele lui erau acoperite de urletele furtunii ce adusese nori grozavi de groşi ce se prelingeau pe cer ca nişte păsări uriaşe.

In sfârşit, când panica se potoli reuşi cu mare greu să-şi adune armata risipită ce acum era redusă la jumătate, iar pigmeii ce mai rămaseră în viaţă fugiră îngroziţi risipiţi pe întinderea mării, goniţi de imboldul groazei de moarte spre ţara lor.

Zidurile cetăţii se ridicau sfidătoare înainte, iar ei erau desorganizaţi şi împuţinaţi şi descurajaţi în acelaş timp. Insă Magor ţinea la mândria lui de a nu fi învins niciodată şi dădu iar ordinul de atac. Trâmbiţele sunară atacul iar sunetul lor se contopea cu urletul furtunei, ducând până departe un sunet plângăreţ şi trist ca un cântec de înmormântare ce pătrunse până în sufletul lui Magor ce ar fi vrut parcă să oprească lupta şi să se întoarcă în ţara lui, învins pentru prima oară. Insă era prea târziu căci monştrii plutitori porniră spre cetate.

Insă asediaţii nu stăteau degeaba ; văzându-şi flota distrusă ei se pregătiră de lupta de uscat. Un nor de săgeţi aprinse sburară de după ziduri, formară în aer un arc de foc şi căzură pe corăbiile atlanţilor, tratându-i astfel cu aceiaşi armă cu care fuseseră tratate corăbiile lor. Flăcări enorme se ridicară, dând astfel naturii aspectul infernului arzător în semi întunericul ce se formase din cauza norilor groşi.

Atacul fusese respins şi corăbile se retrăgeau în desordine din faţa teribilei cetăţi. Incendiul se întinsese pe o mare parte din flota ce mai rămăsese şi încercau zadarnic să-l stingă, căci uraganul întindea mai mult focul făcând să se înalţe spre cer scântei strălucitoare.

Deodată un nor de cenuşe şi pietre se ridicară dintr'un vulcan depe muntele apropiat, vulcan ce se deşteptase din somnul său bufnind supărat parcă şi aruncând fum şi flăcări ce se ridicau

Dintr'o dată vulcanul începu să erupă

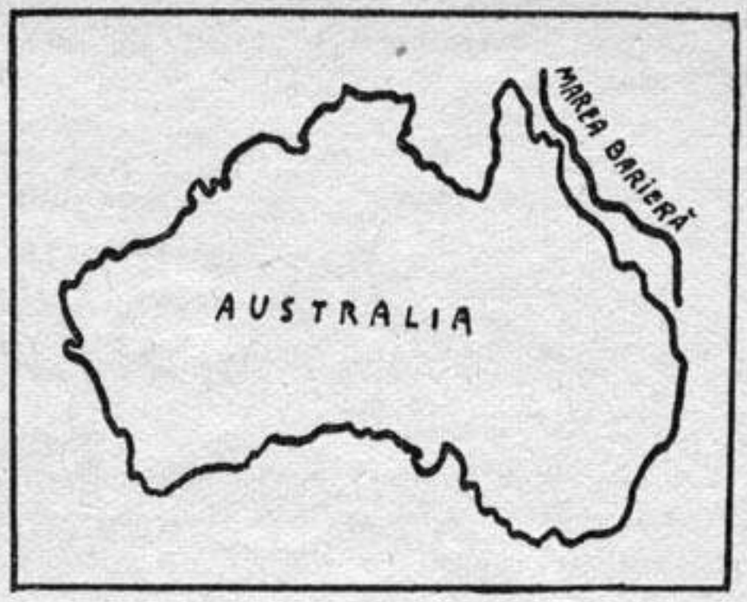
INSULE DIN SPUMA MARII

de P. GIURCĂ

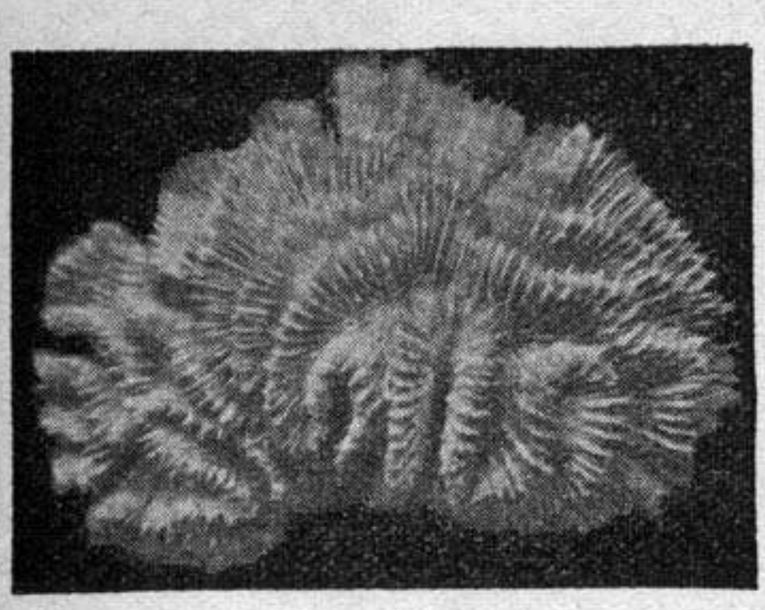
Se ivesc încetul cu încetul din tumultul valurilor. Marea le oferă cu multă dărnicie mângâerii soarelui ecuatorial şi biciuirilor uraganelor înfuriate.

Le clădesc delicaţii corali şi madrapori, care trăind în tovărăşie au lăcaş comun, nişte frumoşi arboraşi de calcar.

Ca bază pentru temelia acestor insule coraliene serveşte conul unui vulcan submarin stins sau vârful vreunui munte din fundul mării.



Marea Barieră.

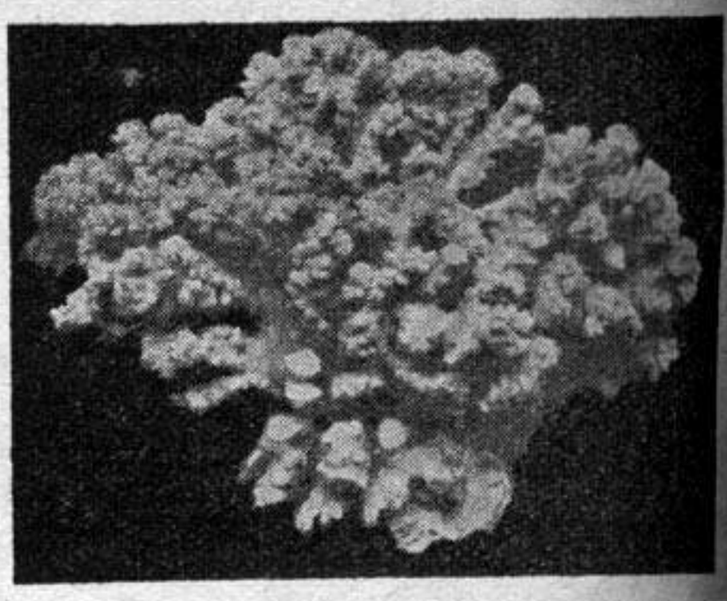


Un Madrepor al recifelor de corali.

Scheletele coloniilor de corali, înţepenite trainic între ele prin mulţimea de ramuri, formează temelia viitoarei insule. Pe ea se aşează alte colonii, care dupăce mor îşi lasă locuinţele moştenire pentru clădirea uriaşe ce se va înălţa. Edificiul creşte mereu. Generaţii după generaţii meşterii contribuesc la opera de construcţie, sacrificându-şi propriile schelete. Opera ia proporţii din ce în ce mai mari. Aproape să atingă oglinda mării. Nu rareori navigatorii din mările Oceaniei, după ce au admirat liniştea apei, văd în câte un loc ivindu-se vârtejuri spumoase şi formându-se valuri, ca apoi marea să dea la suprafaţă priveliştea unor colţuri albicioase de stâncă. Sunt primele semne că insula de corali va ieşi din spuma valurilor.

După un timp mai îndelungat stânci coraliere ies la suprafaţa mării. Meşterii zidari nu mai clădesc în înălţime, ci măresc suprafaţa insulei calcaroase. Aceasta creşte din ce în ce mai mare.

De cele mai multe ori are o formă circulară cu un spaţiu interior, la fel ca un inel. Acest fapt se datoreşte tendinţei coralilor de a vieţui acolo unde oceanul este mai agitat, deci la exterior.



Un polip constructor de recife

---

deasupra craterului, iar lava fierbinte începu să se scurgă spre cetatea neînvinsă.

Un bubuit grozav se auzi în mijlocul furtunei şi erupţia ce ajunsese la apogeu făcu să se cutremure pământul, zidurile cetăţii căzură îngropând totul sub dărâmături, iar marea începu să fiarbă. In scurt timp din falnica cetate nu mai era decât o masă arzândă de materie topită, iar marea fierbea ca într'un cazan din cauza furtunii şi a vulcanilor submarini ce isbucniră. Pentru flota învinsă a atlanţilor nu mai era nici o scăpare.

Zadarnic luptau ei cu natura, căci n'o puteau învinge. Uraganul le smulgea pânzele şi catargele, răsturnând corăbiile şi aruncând soldaţii în valurile fierbinţi de unde nu mai era scăpare. Nu se mai gândea nimeni decât să scape, însă totul era degeaba căci în curând din măreaţa flotă atlantă nu mai rămăsese decât o corabie ce mai strălucea încă la lumina trăsnetelor, împinsă de vânt în larg şi scăpând-o astfel de dezastrul vulcanului ce făcu să se prăbuşească munţii în urma ei. Magor însuşi îşi conducea corabia nebun, cu părul vulvoi, înconjurat de cadavrele soldaţilor credincioşi ce muriseă încercând să-l salveze şi nu mai avea decât un singur gând, o idee fixă, să ajungă să-şi mai vadă odată patria şi fica, apoi să moară...

Flota atlanţilor atacă cetatea

In depărtare, pe locul unde altădată se întindea imperiul de neînvins al atlanţilor, acum era pe jumătate o ruină. Un uragan puternic mătura totul în calea lui, iar oamenii îngroziţi se grămădeau în templu cerând îndurare zeilor. Domniţa singură stătea în balconul ei, cu părul despletit în uragan, privind disperată marea şi gândind la tatăl său.

Deodată în valurile furtunoase se zări o corabie ce înainta vertiginos dusă de vânt iar la cârmă un om cu părul vulvoi cu privirea ca de nebun, se ridică privind ţărmul. Era Magor ce învinsese natura condus de ideia fixă de a-şi mai vedea odată pământul patriei şi îşi satisfăcuse dorinţa. Un trăsnet străbătu văzduhul şi lovi pe omul ce nu putea fi învins decât de zei şi corabia se scufundă în adâncuri slujindu-i ca mormânt.

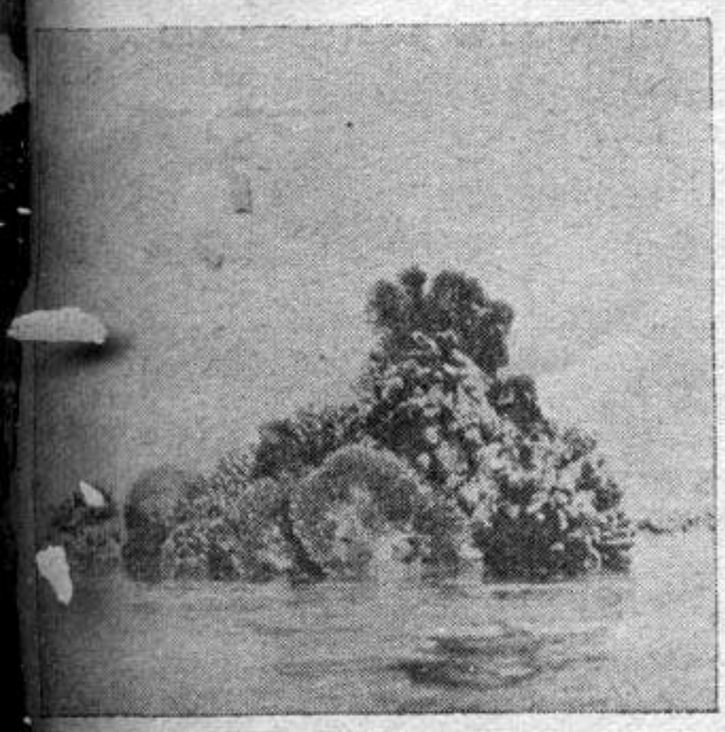
Un bubuit asurzitor urmă, Templul se prăbuşi în ţăndări peste credincioşii ce se rugau încă, apoi rând pe rând palatele se prăbuşiră apoi pământul însuşi se prăbuşi, întreaga insulă fiind înghiţită de valurile nesăţioase, de parcă nimic n'ar fi existat pe acel loc...

Când valurile s'au liniştit, după acea noapte îngrozitoare, o stâncă se ridica din valuri, iar pe stâncă prinţesa Za-Ra, într'un veşmânt alb ca laptele, stătea în genunchi cerând îndurare zeilor. O rază de soare străbătu perdeaua de nori, ajunse până la stâncă de unde se ridică o pasăre cu pene albe ca laptele, luându-şi sborul spre necunoscut. Era prinţesa Za-Ra ce se prefăcuse în pescăruş ce veşnic străbate cu privirea suprafaţa mării, căutând parcă să vadă în adâncuri patria pierdută...

Murmurul începu să fie tot mai neînţeles şi când deschisei ochii, un pescăruş alb ca spuma mării trecea atingând valurile cu aripile sale şi străbătând adâncurile misterioase cu privirea-i pătrunzătoare.

TITI IONESCU

Insula formată se numeşte după o expresie din limba Maledivelor : atol. Sunt atoli închişi complect şi alţii care au un canal prin care spaţiul dinăuntru, lac liniştit, comunică cu oceanul furtunos.



Insula apare din mare

Câteodată insula are o depresiune în mijlocul ei, un platou. Pe stâncile sterpe ale insulei va năpădi vieaţa. Praful adus de vânturi, materiile organice în putrefacţie ale animalelor aruncate de valuri vor forma solul „cultivabil". Tot vânturile sau valurile vor face pe „semănătorii" aducând seminţe, fructe, nuci de cocos. Păsări vor popula plaja.

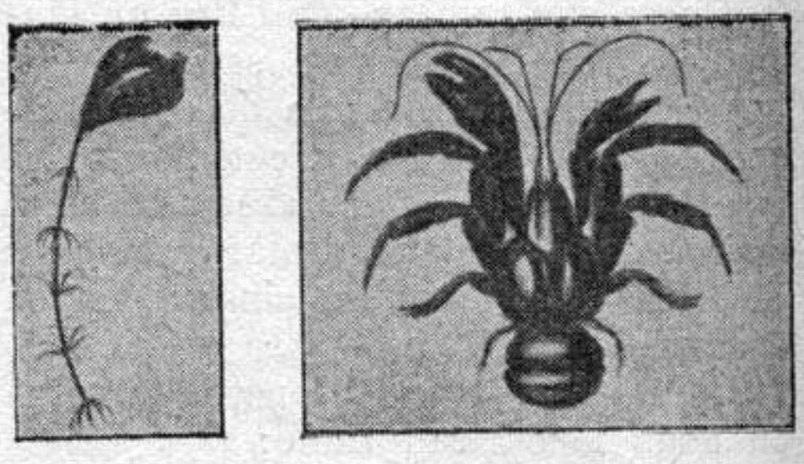
Crabii de cocotieri se vor urca tactic-os în pomii cu fructe. Plaja va admira, veselă, pe toţi vizitatorii ei mari şi mici. Va avea ocazia să vadă greoaiele broaşte ţestoase, să asculte ţipătul pescăruşilor (Larus) şi al pescarilor (Sterna). Porumbelul verde (Pinilopus uralensis) şi cel negru (Phloegenas pectoralis) vor străpunge aerul încărcat de miresmele mării. Şoricelul Musexulans, ajuns printr'o minune aici, se va speria de crabul Eupagurus cu marea cochilie a melcului Turbo în spinare. Acest crab părăseşte adesea apa mării ducându-se până în interiorul insulei.

La ţărmul atolului, printre coloniile coraliere, foieşte o faună marină interesantă. Peştişori minunaţi în nenumărate culori vii se strecoară printre ramurile de mărgean. Crini şi arici de mare, holoturii spinoase, caracatiţe cenuşii cu pete de culoarea mării, uriaşe scoici (Tridacna), populează ţărmurile tinerelor insule. In unele epoci ale anului marea se albeşte de mulţimea larvelor viermilor marini, a larvelor de scoici şi crustacei. Atunci apar viermii Eunice, numiţi de locuitorii insulelor învecinate *„palolo"*. Aceştia îi culeg şi îi consumă ca „delicatese".

In insulele de corali vieaţa pulsează intens. Animalele şi plante aduse de vânt, de valuri, de curenţii marini, împestriţează şi dau o notă de dinamism peisajului. Lipseşte *omul*. Insă şi acesta se poate ivi în persoana vreunui „măsliniu" naufragiat cu bărcuţa sa, sau refugiat din tribul său.

El colonizează insula. Cu inteligenţa sa „va sfinţi locul".

Atolii populează Oceania între 32° Lat. N. — 30° Lat. S. In afară de aceste limite nu există atoli, căci coralii nu pot prospera, lipsindu-le temperatura necesară (cel puţin 25°5 C.). Insulele Societăţii, insulele Marshall, insulele Guilbert sunt atoli. In Pacific pe o întindere de 1300 Km. pe 2000 km. sunt nenumărate grupuri de insule clădite de coralii şi madreporii meşteşugari. Archipelagul Pomotou are vreo 80 atoli, Carolinele au şi mai mulţi.

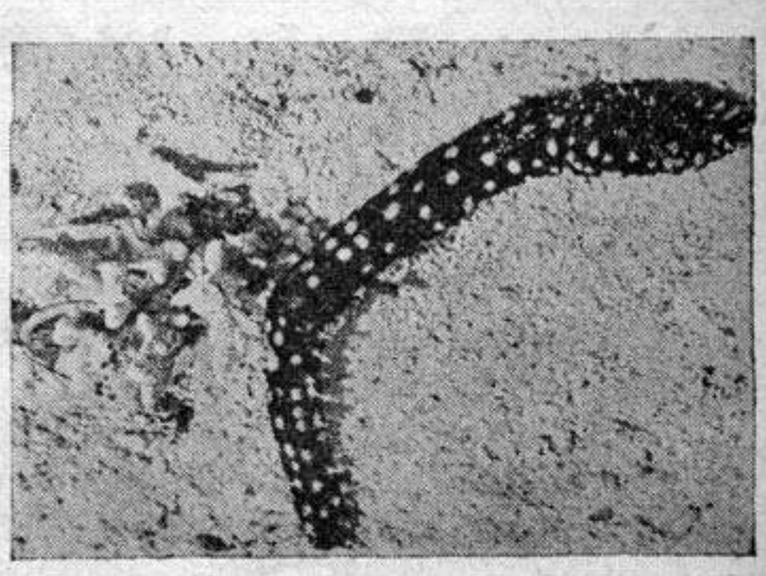


Din fauna atolului: Crabul de cocotier şi Crinul de mare

Vestită este şi marea barieră de corali dela nord-estul Australiei. La vre'o sută km. de coastă se întinde pe o lungime de 2400 km. un şir de stânci coraliere, care au o vegetaţie bogată şi o faună reprezentată viguros, datorită apropierii de continent. Este un paradis. Insă are o faimă întunecată, de mulţimea naufragiilor vaselor, care voind să ajungă la ţărmul continental, se lovesc de recifii coralieri. S'au făcut hărţi de navigaţie cu toate stâncile acestei bariere, însă pe vreme de furtună tot se întâmplă nenorociri.

Micuţele colonii de corali având deviza : „unirea face puterea", izbutesc să clădească asemenea monumente insulare, care fac bucuria geografilor şi naturaliştilor, uneori pericol pentru navigatori, însă totdeauna stârnesc admiraţia pentru puterea naturii.

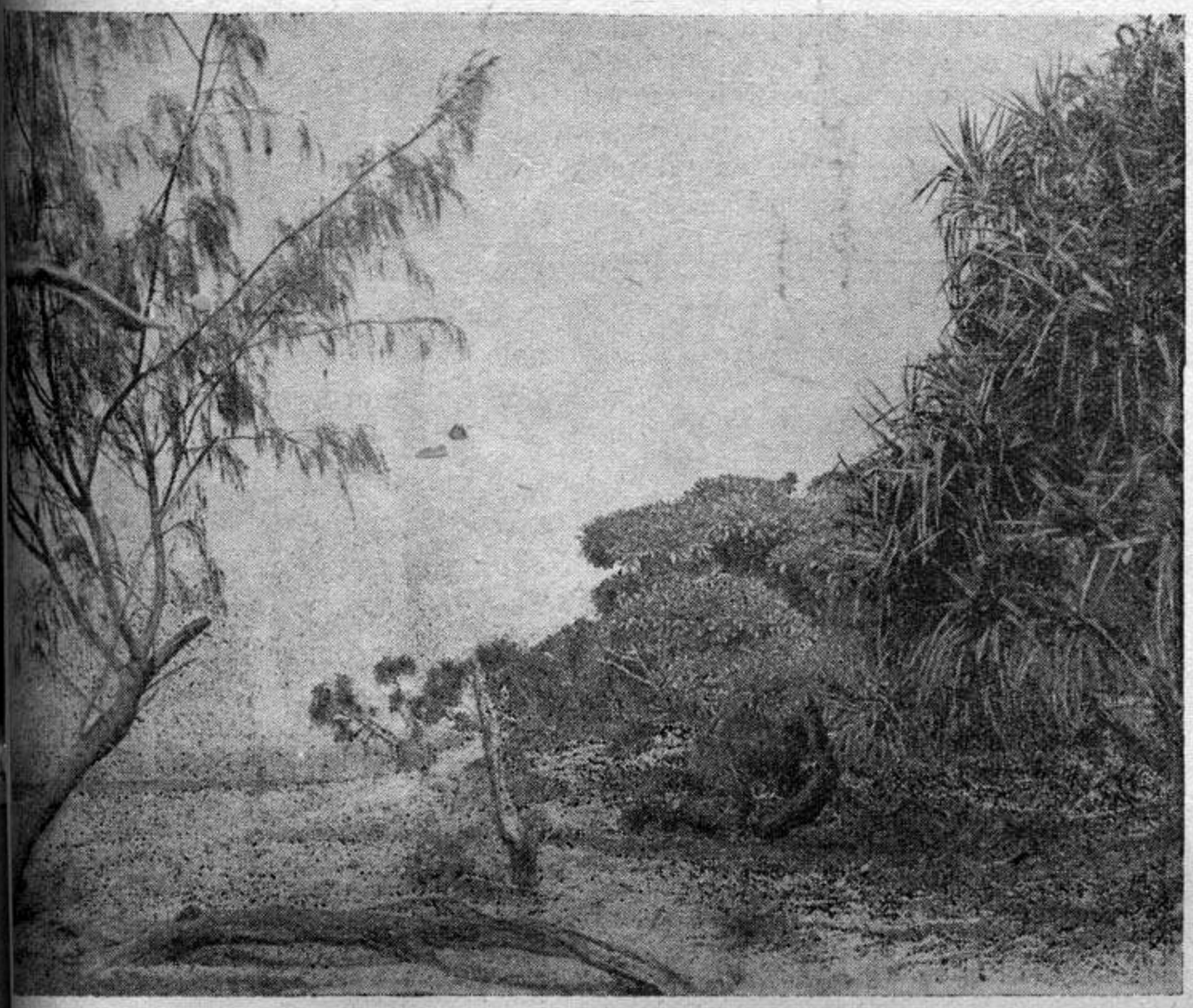
Darwin, în impresiile sale din călătoria în insulele Cocos, spunea despre munca micilor fiinţe : „Vedem corpul moale şi gelatinos al unui coral învingând, prin acţiunea legilor vitale, imensa



Holoturie de pe plaja atolului.

putere mecanică a valurilor oceanului, căreia nu i-ar fi rezistat nici măestria omului, nici operele neînsufleţite ale naturii".

P. GIURCĂ



Viaţa atolului.

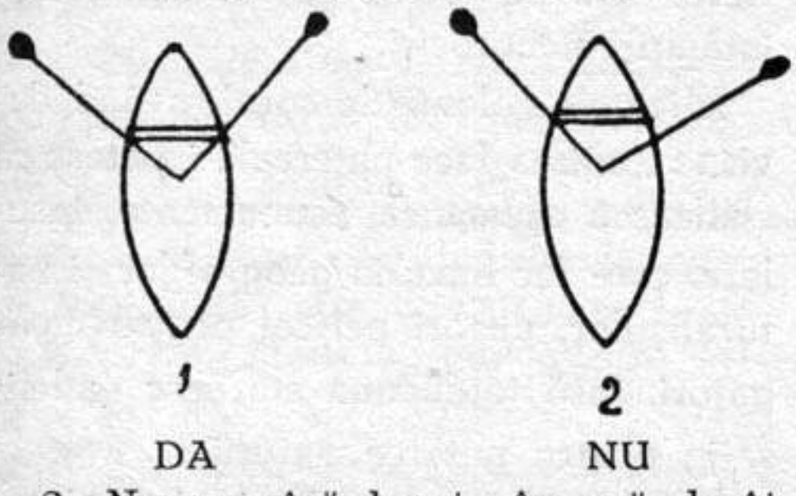
LOPĂTAREA (ramarea)

Lopătarea sau ramarea, cum se mai spune în termeni marinăreşti, este conducerea unei bărci, cu lopeţile sau ramele în apă. Ea este de două feluri 1) lopătarea sau ramarea de către un singur om, cu două lopeţi sau rame şi 2) lopătarea sau ramarea de către mai mulţi oameni, fiecare cu câte o singură lopată sau ramă. Vom arăta în acest articol, lopătarea sau ramarea în bune condiţiuni, de către un singur om, cu două lopeţi.

Cum se manevrează lopeţile la barca cu două lopeţi sau rame:

1. Lopeţile trebuiesc ţinute, atât în dreapta cât şi în stânga, la aceiaşi înălţime şi în aceiaşi poziţie, cât mai în linie dreaptă, faţă de corpul omenesc.

Căci este greşit a se ţine şi a se scufunda în apă, o lopată înainte şi una înapoi. Aceasta pentrucă, se sucește corpul, şi braţele lopătarului, înjumătăţind astfel forţele omului care trage lopeţile. Apoi nu se prinde apa dintrodată cu amândouă lopeţile, ca să se poată da o mişcare mai energică bărcii, şi se trage, vorba românului, cu una „hăis" şi cealaltă „cea", fără nici un folos. Lopeţile trebuiesc băgate în apă amândouă de odată, pe aceiaşi linie şi la aceiaşi distanţă, împărţindu-se forţele braţelor, egal, între lopata din stânga şi lopata din dreapta.

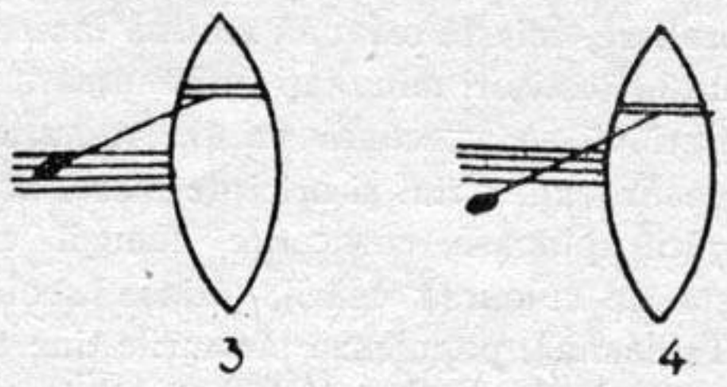


DA NU

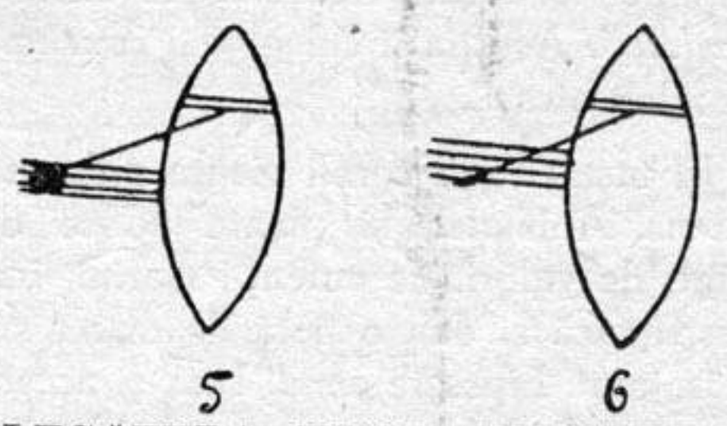
2. Nu se vâră lopata în apă decât atât cât prinde apa, latul din vârful lopeţii: fig. 3, DA; fig. 4, NU.

Căci dacă se bagă mai mult, decât latul lopeţii, atunci cumpăna între forţele lopătarului şi greutatea ce o opune apa, este în folosul apei. Deci ne dublează munca lopătarului.

3. Lopata trebuieşte să prindă apa la tragere, cu tot latul din vârful lopeţii, nu cu muchea, care ar aluneca



pe apă şi nu s'ar afunda destul, ca să dea lopătarului un loc de sprijin, să poată trage lopata şi odată cu ea şi barca: fig. 5, DA; fig. 6, NU.



LEGĂTURA INTRE MIŞCAREA BRAŢELOR (LOPĂTARE) ŞI RESPIRAŢIE (suflare).

Pentru ca să se lopăteze în bune condiţiuni, omul, mai întâi trebuieşte a şti când să expire (să dea aerul afară din piept) şi când să inspire (să tragă aerul în piept) în timp ce manevrează lopeţile sau ramele. Adică să facă o legătură bună între mişcarea braţelor şi respiraţie (răsuflare). Şi atunci trebuieşte să ştim că, dacă mâinile sunt întinse înainte, când începem tragerea lopeţilor în apă, pieptul fiind strâns, dăm afară aerul din piept. Şi contrariu, când lopeţile sunt trase la spate spre a fi scufundate, pieptul fiind desfăcut, tragem aerul în piept. Legătura bună între mişcarea braţelor şi respiraţie (răsuflare) regulează circulaţia sângelui, regulează mişcările pieptului (toracelui) şi dacă sportsmanul are exerciţiu la lopătare (ramare) poate să lopăteze timp îndelungat şi repede, fără să i se taie respiraţia cum se spune atunci când legătura dintre mişcare (lopătare) şi respiraţie (răsuflare) nu este bună.

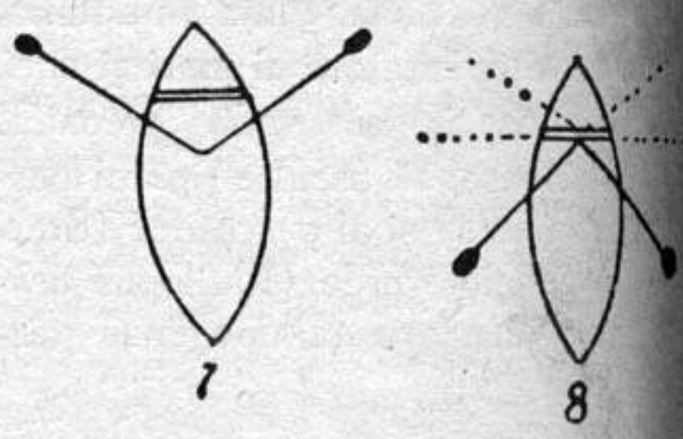
Cum se face legătura între mişcare (lopătare) şi respiraţie (răsuflare) în mod technic?

Să privim figurile 7 şi 8.

La figura 7, lopeţile (ramele) sunt trase la spate spre a fi scufundate. Braţele sunt intinse în lături, pieptul desfăcut şi liber, astfel ca să primească aerul ce trebuește tras în plămâni. Deci când lopeţile sunt trase la spate spre a fi scufundate în apă se *inspiră* (trage aerul în piept, de preferat pe nările nasului).

La figura 8, vedem că lopeţile (ramele) sunt întinse înainte în apă, omul trăgându-le afară. Deci braţele sunt întinse înainte, pieptul (toracele) strâns şi fără să vrei dai aerul afară pe gură suflând. Aşa dar când sunt braţele întinse se expiră (dă aerul afară pe gură, de preferinţă suflându-l cu buzele strânse.

Legătura perfectă între mişcarea braţelor (lopătare) şi respiraţie (răsuflare), este toată buna conducere a unei bărci cu două lopeţi (rame); pentrucă dacă nu dai aerul afară din piept şi tragi lopeţile în apă înainte, apasă două greutăţi asupra pieptului: aerul ce-l ai în piept şi forţa pe care o întrebuinţezi la trasul lopeţilor. Aceasta face ca sângele să treacă la inimă foarte tare şi să producă sufocarea pieptului, sau cum i se mai spune, tăerea respiraţiei.



Locot. PAUL EPUREANU

INDEMN

Dacă vă iubiţi Ţara.

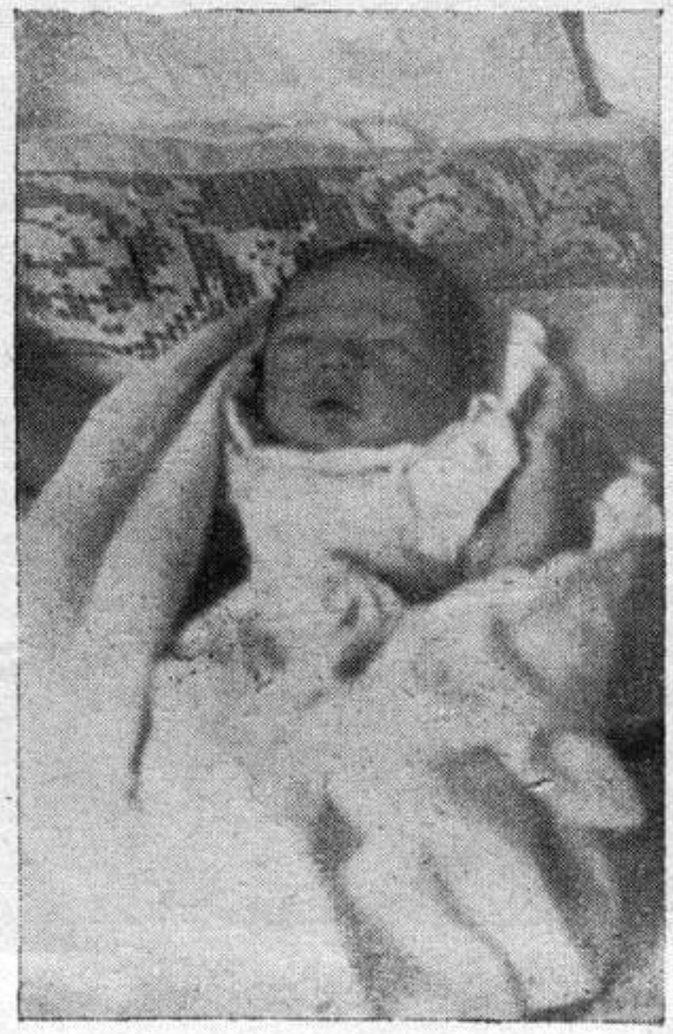
Dacă vă e dragă Marea.

Dacă aveţi admiraţie pentru marinari.

Dacă apreciaţi opera Ligii Navale Regale Române.

Dacă aveţi un prieten.

Convingeţi-l să devie membru junior înscriindu-se în Liga Navală, fie la Centrala L. N. R. R. — str. Spiru Haret, 6 Bucureşti I sau la filialele noastre din: *Bălţi, Berezeni, Brăila, Braşov, Călăraşi, Câmpulung (Muscel), Constanţa, Corabia (Romanaţi), Galaţi, Giurgiu, Iaşi, Piteşti, Piatra Neamţ, Râmnicu-Vâlcea, Roman, Silistra, Slatina, Sulina, Târgu-Mureş, Târnava-Mare (Sighişoara), Timişoara, Tulcea, Turnu-Măgurele, T.-Severin.*



Marian D. Serban

Cel mai frumos exemplu vi-l dă junele din fotografia alăturată, cel mai tânăr membru junior: *avea numai 12 ore la înscriere.*

Tânărul MARIAN D. ŞERBAN s'a născut în ziua de Sfânta Maria în incinta portului Constanţa, fiul d-lui *Şerban Dumitru*, ofiţer de port la Constanţa, membru al Ligii dela întemeere şi al doamnei *Maria Şerban.*

Alte coincidenţe: pe moaşe o chema tot Maria şi este soţie de marinar; naşul tot marinar.

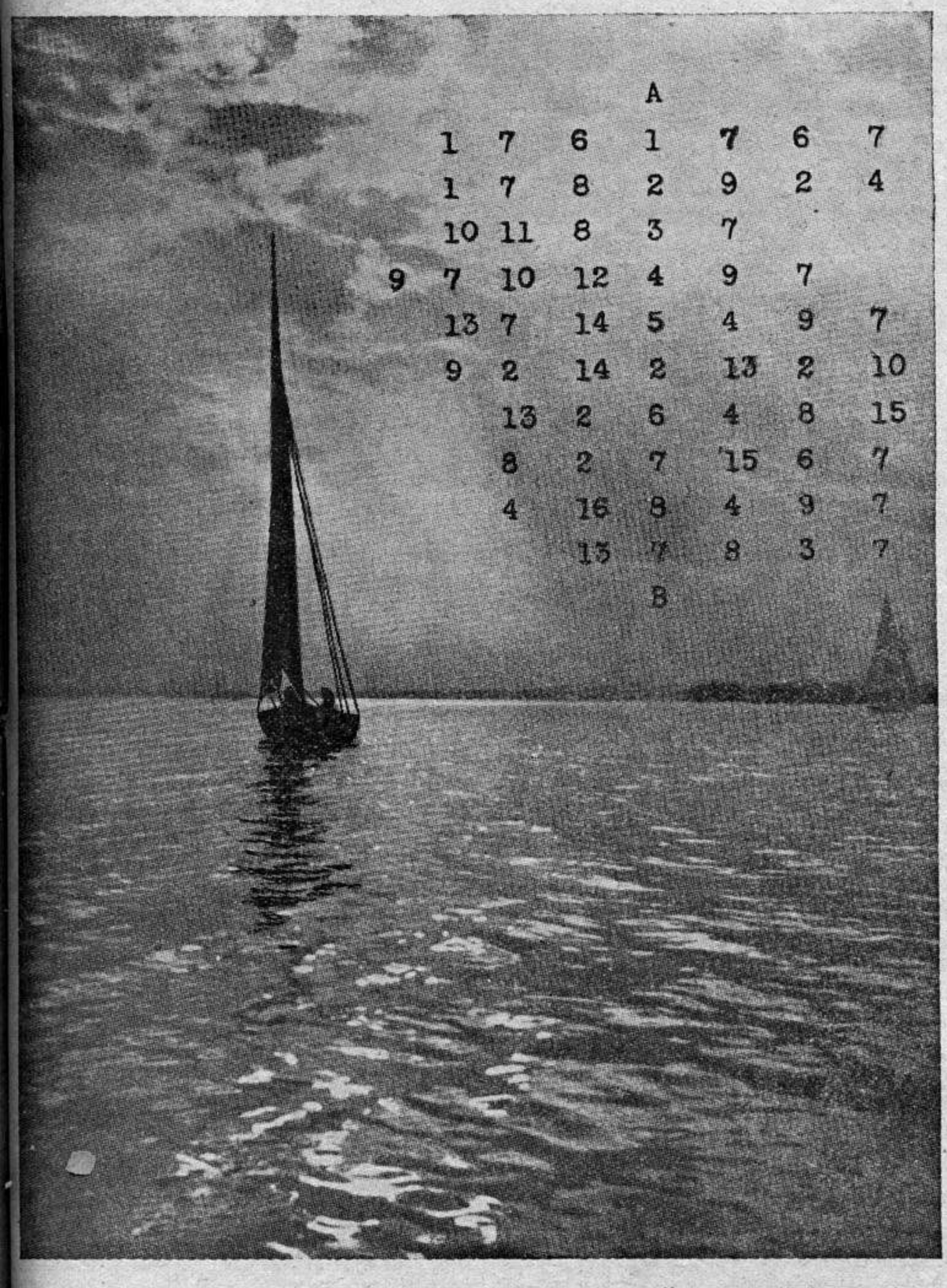
Un copil predestinat a fi toată viaţa sub ocrotirea Sfintei Fecioare, a fi un harnic membru al Ligii şi a deveni un marinar isteţ.

Felicităm pe părinţi şi le urăm să se bucure de scumpa lor odraslă.

Jocuri mărinărești

CONCURSUL XI.

A. MĂRI



Se vor înlocui cifrele cu litere astfel ca să se obțină numele a 10 mări, iar dela A-B a altei mări a cărei supremație e astăzi mult disputată. Repetarea cifrei indică repetarea literei (a=ă=â).

PREMIILE

Cele mai bune răspunsuri cari se vor trimete până la 20 Septembrie vor fi răsplătite cu :

I. Abecedarul Marinarului.
II. „Dunărea" de Jean Bart.
III. — X „Rostul Marinei".

Cei dintâi doi premiați vor mai primi un abonament la revista „Marea Noastră".

B. FRAZĂ MARINĂREASCĂ

$$\frac{a}{B \times D}\ Ba\ S\ Ba$$
$$D\ ST - 'ul$$

POȘTA JOCURILOR.

D-lui *Moldoveanu Ioan*. — Are toate șansele să apară având în vedere și forma îngrijită a desemnului.

POȘTA REDACȚIEI

Pandrea N. Olteniţa. Modele de caiace și felul în care se construesc găsiți în seria „Spiel und Arbeit". Se găsesc de vânzare la Cartea Românească. In broșură găsiți modele și instrucțiuni.

REZULTATUL CONCURSULUI IX.

Premianți.

I. *Ștefan I. Ștefan*, Loco.
II. *Oprescu Ioan*, Loco.
III. *Dorobanțu D.*, Craiova.
IV. *Nineacă Teodor*, Loco.
V. Georgescu *Emilian*, Câmpina.
VI. *Chiriac Christian*, Loco.
VII. *Enache Virgil*, Sibiu.
VIII. *Hodiș Vasile*, Cluj.
IX. *Vâlceanu Andrei*, Câmpina.
X. *Sârbu Constantin*, Turda.
XI. *Grigoriu Alexandru*, Brașov.
XII. *Popovici Eugen*, Constanța.

Deslegători.

Bălășiu Vasile, Tg. Mureș ; *Chiriac Cristian*, Loco ; *Cristea Gheorghe*, Buzău ; *Dorobanțu D.*, Craiova ; *Enache Virgil*, Sibiu ; *Feneșan Silviu*, Timișoara ; *Grigoriu Alexandru*, Brașov; *Georgescu Emilian*, Câmpina ; *Hodiș Vasile*, Cluj ; *Ivanov Constantin* ; Pitești ; *Mircioiu Pavel*, Vaslui ; *Nineacă Teodor*, Loco; *Oprescu Ioan*, Loco; *Popovici Eugen*, Constanța; *Preoțescu Vasile*, Sighișoara; *Ștefan Ștefan*, Loco; *Sârbu Constantin*, Turda ; *Roșescu Virgil*, Giurgiu ; *Sârbu Mircea*, Loco ; *Tudor Corneliu*, Călărași : *Vâlceanu Andrei*, Câmpina.

LIGA NAVALĂ REGALĂ ROMÂNĂ

ASOCIAȚIE DE PROPAGANDA MARITIMA NAȚIONALA

Cotizația membrilor juniori, străjeri, străjere și premilitari este de

LEI 24 ANUAL

Fiecare membru primește GRATUIT revista lunară „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET".

Pentru cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" cotizația anuală este de **120 lei.**

La înscriere se mai adaogă încă 30 lei pentru insignă și carnet cu fotografie.

Inscrierile se fac la centrala L. N. R. R. Str. Spiru Haret, 6 București I, sau la filiale.

Campionatele regionale dela Timișoara 1939.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1940

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand*, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE. BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51*. 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R. R.
„OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. R. cari au vizate carnetele pe anul 1940.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204*, Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
Dr. I. ASCHKENASY, medic stomatolog, *Calea Moşilor 126*, reducere 25%, din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11*, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22*, Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Selari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 15% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE — LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

Apel către camarazi

Atât din ceiace se cunoaşte din trecut, cât şi din darea de seamă, reiese că rolul Ligii Navale şi rostul publicaţiilor noastre este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în masa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, aşa cum prea bine a spus Augustul nostru Preşedinte, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre nu sunt scrise pentru marinari, dar trebuesc să fie scrise de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza*, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere.

TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26*, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.

D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109*, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.

D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51*, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.

D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str.. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.

D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea"*, oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.

D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale*, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.

D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199* oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.

D-l STAN ROŞCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42*, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CÂMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Prof. N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte, 3% reducere.

S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.

GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.

„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.

V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere de 10%.

FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare :* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*. reducere 5%.

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10%la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCA, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard : *la cărţile româneşti şi papetărie 20%*, la cărţile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51 :* la filme şi plăci fotografice 10% ; fotografii, developări şi copii 20%.

„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.

TIPOGRAFIA „DACIA", *str. L. Catargiu 7* : rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide. *Str Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17 :* 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

LIGA NAVALĂ REGALA ROMÂNA

BUCUREŞTI I, STR. SPIRU HARET Nr. 6 — TELEFON: 3-49-08

Subsemnatul ..... în vârstă de ..... ani şi cu locuinţa în str. ..... Nr. ..... din comuna ..... judeţul ..... declar că mă înscriu din toată inima ca membru [1]) ..... în Liga Navală Regală Română cu o cotizaţie de [2]) ..... lei anual, socotind aceasta ca o datorie de bun român.

Semnătura (citeaţă) .....

[1]) Major sau junior.

[2]) *Cotizaţia membrilor majori este:*

240 lei anual pentru cei cu salarii sau venituri peste 3000 lei lunar

120 „ „ „ „ „ „ „ „ sub „ „ „

Cotizaţia *membrilor juniori*, străjeri şi premilitari, este de 24 lei anual.

Membrii majori primesc GRATUIT ambele reviste lunare ; membrii juniori primesc numai „Marea noastră pentru Tineret". Dacă doresc a le primi pe amândouă, cotizaţia va fi cea de 120 lei anual.

Pentru cei din familia membrilor, cotizaţia este de 60 lei anual, fără a primi revista. ● La înscriere mai plătesc: membrii majori 80 lei, cei juniori 30 lei pentru carnet, insignă şi statut, adăogând şi o fotografie.

BON
pentru participare
la concursul XI
Sunt / Nu sunt membru

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRĂGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACAROF, Str. Bucureşti, 3, (50% raze 30%).
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, Str. Paris 2, 10% specialităţi.
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10% 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21.* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu . . . . „ 140
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Marea de Ciocârdel Radu . . . . . „ 50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu. „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga „ 5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez şi Copaciu „ 100
Volumul legat . . . . . „ 120
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
Marina sub cei 10 ani de Domnie ai M. S. Regelui Carol II . . . . . „ 5
Cuvinte Regale pentru marină . . . . . „ 5
Insigna L. N. R. R. pentru membri majori . . . . „ 60
Insigna L. N. R. R. pentru membri minori . . . „ 25
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. R. Nr. 1 (2 × 1 m.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

FILIALELE L. N. R. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bălți	(în adormire)	
2. Brăila	General Avramescu	La grupul nav. grănic.
3. Brașov	General I. Carlaonț	La corpul de armată
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La comenduirea pieței.
5. Cernăuți	(în adormire)	
6. Cetatea Albă	(în adormire)	
7. Chișinău	(în adormire)	
8. Cluj	Col. Manole Enescu	Str. Șincai 1 (Uzina electrică).
9. Constanța	C.-Amiral Schmidt Victor	La Hotel Carol
10. Corabia (Romanați)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
11. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
12. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	La primăria comunei
13. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
14. Falciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
15. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
16. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
17. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
18. Stălinești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
19. Vetrișoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
20. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Cerealelor, 4
21. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
22. Hotin	(în adormire)	
23. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
24. Ismail	(în adormire)	
25. Piatra-Neamț	Lt.-col. Eugen Hociung	La prefectura județului
26. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
27. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
28. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
29. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
30. Silistra	Avocat Mircea Costopol	Str. Sf. Petru și Pavel, 6
31. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
32. Soroca	(în adormire)	
33. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
34. Tg. Lipcani (Hotin)	(în adormire)	
35. Tg. Mureș	G-ral Georgescu-Pion	La comand. diviziei
36. Tg. Ungheni (Iași)	(în adormire)	
37. Tulcea	Col. N. Mateescu,	La Cercul Militar
38. T. Măgurele	G-ral Al. Ioanițiu	La comand. garnizoanei
39. T. Severin	V. Netta	La Șantierul naval
40. Timișoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
41. Călărași	Col. V. Nica	La căpitănia portului
42. Cahul	(în adormire)	

MEMBRII L. N. R. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 3.49.08.

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R. R.

Buletine: A. G. I. R., Antigaz, Buletinul Bursei București, Buletinul demografic al României, Buletinul Dunării Maritime, Buletinul pompierilor, Buletinul pregătirii premilitare.

Gazete: Avântul, Gazeta Carpaților, Cerul Nostru, Condeiul, Focșanii, Marea, Gazeta Municipală, Progresul, Gazeta Transilvaniei, Țara Nouă, Sentinela.

Reviste române și streine: Revista aeronauticei și marinei, Presa, Cele trei Crișuri, Corespondența economică, De Strajă, Fotografia, Gânduri dela Mare, Igiena Socială, Revista Industrială, Revista infanteriei, Jadranska Straza (L. N. Jugoslavia), Journal de la Marine Marchande, Luptătorii Voluntari ,Marina (L. N. Argentina), Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Muncă și Voe Bună, Natura, Nautica (L. N. Italia), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Plaiuri Săcelene, Poșta Nouă, Răsăritul, Revue de la Lique Maritime Belge, România (revista Oficiului Național de Turism), România Aeriană, România Eroică, Roumanie Nouvelle, Sănătatea, Străjerul, Sociologia Românească, Revista Societății filatelice române, Tinerimea Română, Le Yacht, De Zee, Revista cursurilor și conferințelor universitare. Sentinela.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

SUKA-SILO-BAU

HEINRICH KLING

BUCUREŞTI • B-DUL ELISABETA No. 41, Etaj III

TELEFON 4.50.85

CONSTRUCȚII

SPECIALE:

SILOZURI CU AERISIREA CELULELOR

CLĂDIRI INDUSTRIALE

CONSTRUCTOAREA SILOZURILOR

P. C. A.

INCĂLZIRE ECONOMICA CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSA DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETA, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLECT CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CARBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRATARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTA.

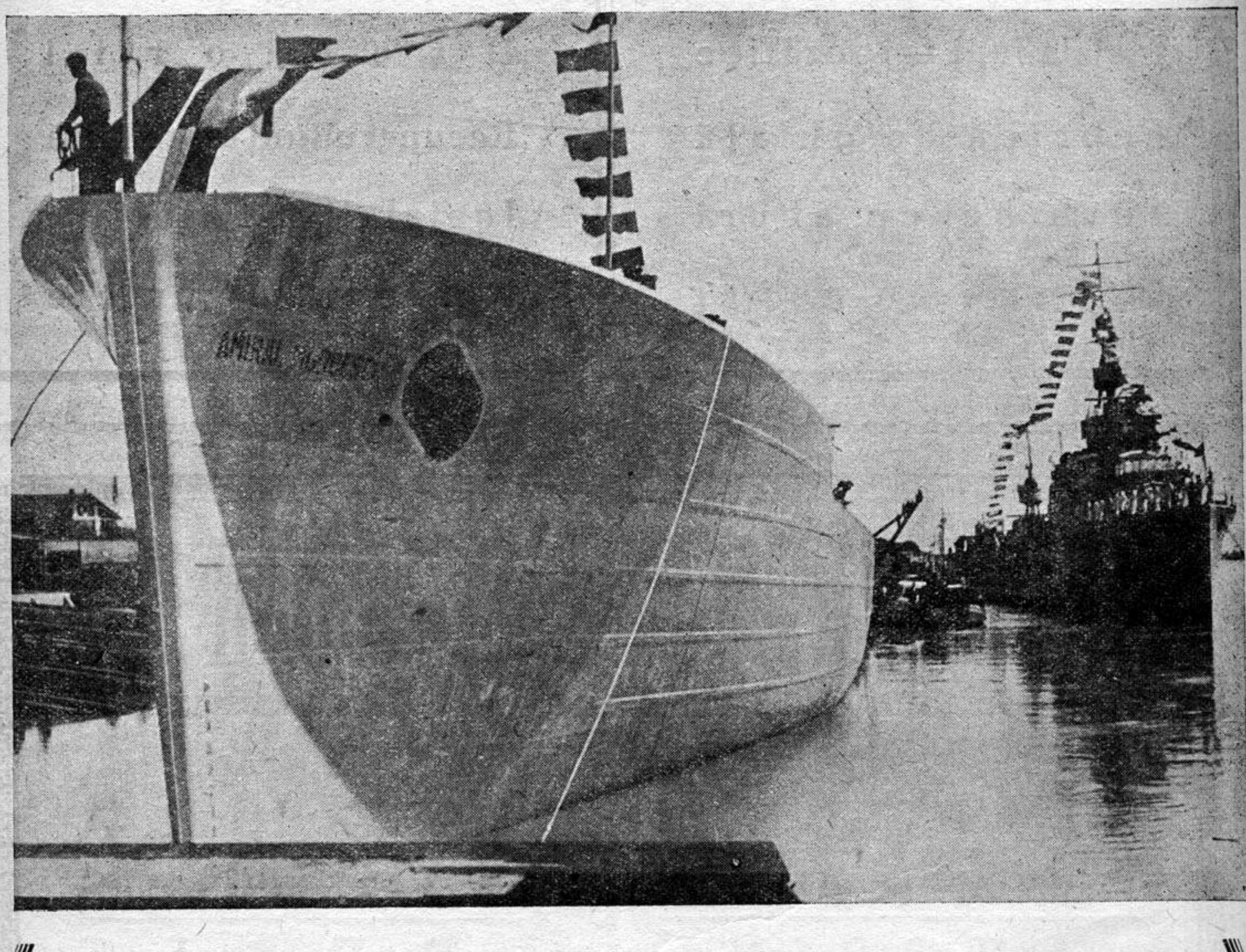
DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 472.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16

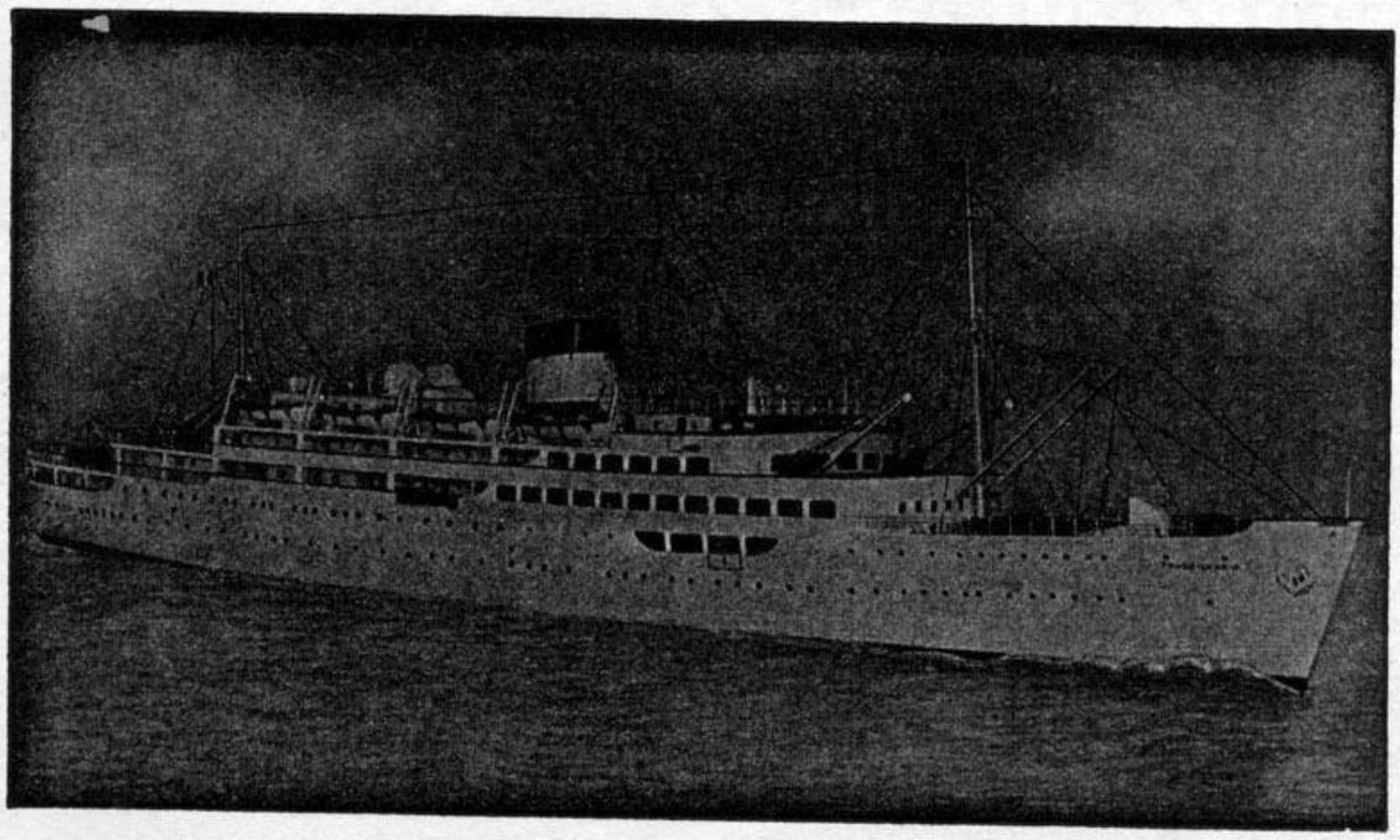


VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

Turcia, Grecia, Egipt, Palestina și Siria

cu vapoarele:

„TRANSILVANIA“

ȘI

„BASARABIA“

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

Nu cumpăraţi un bronz oarecare!

Intrebuinţaţi bronzurile CLARK
şi fiţi siguri de calitatea lor.

TURNATORIA DE METALE

CLARK

stă la dispoziţia Dv. pentru alegerea aliajului de bronz corespunzător scopului şi

Vă toarnă

Bronzuri de calitate

Bronzuri de execuţie ireproşabilă

Bronzuri de cari veţi fi mulţumiţi

TURNATORIA DE METALE

CLARK S.A.R., PLOEŞTI

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.–